Młody Żeglarz

MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE"



Nr 10

CENA 30 ZŁ

PAŹDZIERNIK 1949



W dniach 1 i 2 października br. odbyła się w Warszawie Krajowa Konferencja Młodych Patriotów. Przybyła na nią młodzież ZMPowska, wojskowi i harcerze, marynarze i górnicy, reprezentanci całej polskiej młodzieży; złączyła ich wspólna idea — walka o pokój.

OBRONIMY POKÓJ!

Zbyt żywe są w pamięci wielu narodów okropności niedawnej wojny i zbyt wielkie siły społeczne, broniące pokoju, ażeby podżegacze do nowej wojny mogli je pokonać i wepchnąć świat w nową straszliwą zawieruchę.

Kongres wrocławski w roku ubiegłym, a kongresy paryski i praski w roku bieżącym, stały się potężną manifestacją 600 milionów ludzi na całym świecie, zdecydowanych bronić pokoju przed zakusami imperializmu. Hasła „Nigdy więcej wojny" i „Potrafimy narzucić pokój" były myślą przewodnią obrad, stały się myślą przewodnią krajowych kongresów pokoju, jakie odbyły się już w wielu państwach.

Lecz najpotężniejszym echem odbiła się w świecie ostatnia fala pokojowych manifestacji. Jak wielki płomień przebiegła ona w dniu 2 października kulę ziemską. Setki milionów ludzi wszystkich ras i kolorów skóry, wszystkich wyznań i przekonań politycznych w dniu tym manifestowały solidarnie swą wolę walki o pokój.

W Związku Radzieckim i krajach demokracji ludowej, ludzie pracy uczcili Międzynarodowy Dzień Walki o Pokój wzmożoną pracą nad odbudową wojennych zniszczeń. W hutach, kopalniach, fabrykach i portach, robotnicy wykonywali dodatkowe zobowiązania produkcyjne i przyspieszali wykonanie planów.

Wola jak najszybszego usunięcia śladów minionej zawieruchy wojennej i jej skutków była myślą przewodnią.

Naród polski, na równi z innymi miłującymi pokój narodami świata, odpowiada mącicielom słowami wielkiego nauczyciela i wodza międzynarodowego ruchu robotniczego Generalissimusa Stalina:

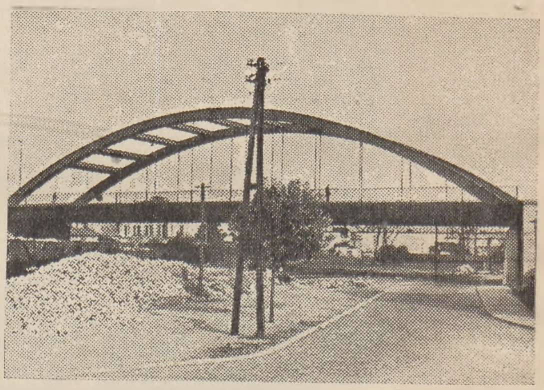
„Nasza polityka zagraniczna jest jasna. Jest to polityka zachowania pokoju i wzmocnienia stosunków ze wszystkimi krajami. Nie mamy zamiaru zagrażać komukolwiek, ani — tym bardziej — napaść na kogokolwiek. Jesteśmy za pokojem i bronimy sprawy pokoju. Ale nie boimy się gróźb i gotowi jesteśmy odpowiedzieć ciosem na cios podżegaczy wojennych".



Pracownicy specjalnej ekipy P. P. R. C. I. P., zatrudnieni przy poszerzaniu zniszczonego podczas wojny wejścia do portu gdyńskiego zadokumentowali swą wolę walki o pokój przedterminowym wykonaniem powierzonej pracy, w czym szczególnie przodowali nurkowie.



Dnia 2 października — w potężnej manifestacji w Warszawie wzięła udział cała ludność stolicy. Młodzież i dorośli, robotnicy i inteligenci okazali w ten sposób swą wolę walki o pokój.



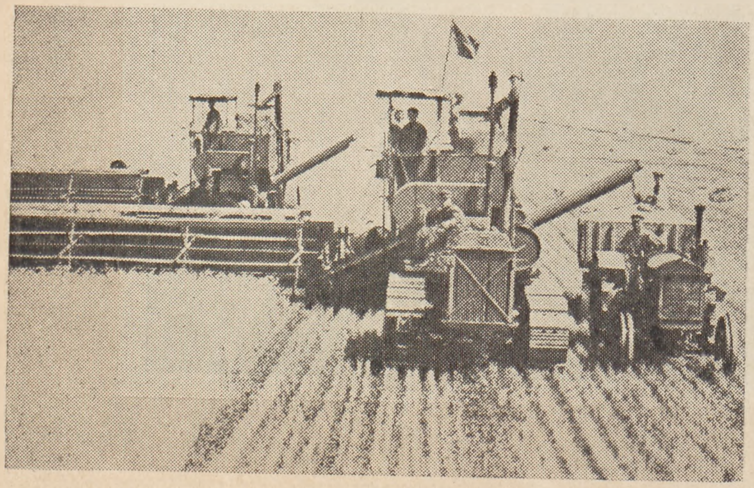
Dziesiątki nowych mostów, domów mieszkalnych dla świata pracy, kilometry nowych dróg, wagony kolejowe, lokomotywy i maszyny to również wkład naszego świata pracy w dzieło walki o pokój.

*

W wielkim Związku Radzieckim i państwach demokracji ludowej, walka z wojennymi zniszczeniami, odbudowa tysięcy miast i wsi, podnoszenie jakości i ilości produkcji przemysłowej i rolniczej to także front walki o pokój.

*

Narody Związku Radzieckiego walczą o pokój na polach podczas żniw i zasiewów, walczą o produkcję w fabrykach, w portach i na statkach, zwiększając przeładunki i tony przewożonych na statkach towarów. Przodują w tym szczególnie marynarze-komsomolcy.





NA OKŁADCE. Szkolny żaglowiec radzieckiej Marynarki Wojennej. (fot. SIB)

XXXII ROCZNICA WIELKICH DNI XXXII

Siódmego listopada 1917 roku krążownik „Aurora" ogniem swych dział, skierowanych na znienawidzoną rezydencję carów — Pałac Zimowy, obwieścił całemu światu początek nowej ery w historii ludzkości.

Siódmego listopada 1917 roku rozpoczęła się Wielka Rosyjska Rewolucja Socjalistyczna, pierwsza w dziejach świata, zwycięska rewolucja proletariacka. W dniu tym partia bolszewicka, czołowy oddział mas pracujących Rosji, poprowadziła pod wodzą Lenina i Stalina robotników i chłopów do walki o obalenie władzy kapitalistów i obszarników. o dyktaturę proletariatu.

Dzięki bohaterstwu rosyjskiej klasy robotniczej walka ta, zakończyła się zwycięsko.

✶

W rezultacie zwycięskiego zakończenia Rewolucji, ludy zamieszkujące ogromny obszar b. imperium rosyjskiego, zbudowały państwo nowego typu, państwo socjalistyczne związek wolnych i równych sobie narodów — ZSRR.

Okres od Rewolucji do chwili obecnej, to nieprzerwane pasmo wytrwałej, nieznającej przeszkód pracy i walki ludzi radzieckich.

Ich upór oraz mądre kierownictwo Partii i Rządu sprawiły, że w Związku Radzieckim zbudowany został socjalizm, a obecnie narody ZSRR przeszły do budowania.

✶

Znaczenie Wielkiej Rewolucji Listopadowej wybiega jednak daleko poza granice Kraju Rad. Rewolucja ta wstrząsnęła bowiem podstawami panowania międzynarodowej burżuazji i pokazała ludom całego świata drogę do wolności społecznej — do socjalizmu.

Dla nas — Polaków — znaczenie Rewolucji Listopadowej jest szczególnie doniosłe. Dzięki niej uzyskaliśmy w 1918 roku podstawy niepodległego bytu narodowego, o którym bez złamania caratu nie moglibyśmy nawet marzyć.

29 sierpnia 1918 roku, w uroczystym akcie podpisanym przez Lenina, zostało powiedziane:

„Wszystkie traktaty i akty zawarte przez rząd byłego Imperium Rosyjskiego i monarchii Austriacko - Węgierskiej, dotyczące rozbioru Polski niniejszym zniesione zostają raz na zawsze, jako sprzeczne z zasadami samookreślenia narodów i z rewolucyjną świadomością prawną narodu rosyjskiego, który uznał nienaruszalne prawo narodu polskiego do niepodległości i jedności".

Niepodległość uzyskana w 1918 roku nie była jednak niepodległością ludu pracującego naszego kraju. Władzę bowiem przechwycili obszarnicy i kapitaliści, którzy w dwadzieścia lat później, dzięki swej antyludowej i zdradzieckiej polityce oddali nasz kraj na pastwę zbrodniczego hitleryzmu.

Ponure lata okupacji — to ciężki okres doświadczeń i walki naszego narodu.

Masy pracujące Polski wierzyły jednak w siłę wielkiego Zw. Radzieckiego i jego Armii, zrodzonej w ogniu Rewolucji Listopadowej. I rzeczywiście dzięki historycznym zwycięstwom Armii Radzieckiej nad faszyzmem Polska po raz drugi odzyskała wolność, tym razem już prawdziwą.

Pamiętamy słowa wielkiego Stalina, wypowiedziane przezeń do przedstawicieli Polski po jej wyzwoleniu w czerwcu 1945 r.

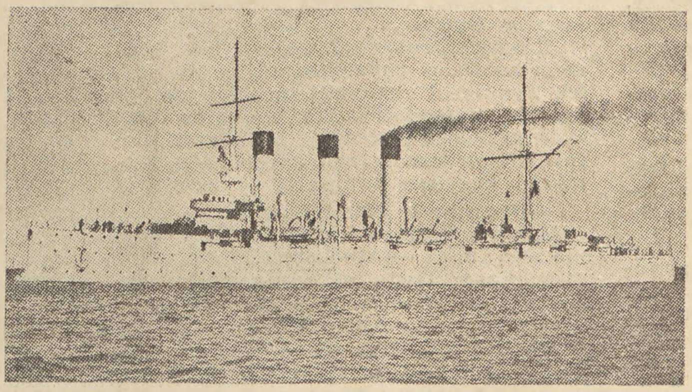
Stalin powiedział wówczas: **„nie żądamy byście nam wierzyli na słowo. Nie możecie nikomu wierzyć na słowo. Sądźcie i ustosunkujcie się do nas według naszych czynów, na zasadzie stosunku jaki będziemy mieli do narodu polskiego".**

Słowa te były wypowiedziane, po niezliczonych dowodach przyjaźni i pomocy jaką ZSRR okazał Polsce.

Za tymi słowami Stalina poszły nowe dowody przyjaźni i pomocy — zarówno w gospodarczej odbudowie i uprzemysłowieniu Polski, jak również na arenie międzynarodowej, w obronie suwerenności Polski i praw narodu polskiego do Ziem Odzyskanych.

Stosunek Związku Radzieckiego do naszego kraju jest wynikiem uznawania i praktycznego stosowania przez Zw. Radziecki jedynie słusznej leninowsko - stalinowskiej zasady samookreślenia narodów.

Siódmego kwietnia 1948 roku Stalin na przyjęciu zorganizowanym przez rząd radziecki dla delegacji fińskiej powiedział:



Oto historyczny krążownik „Aurora" zwany też „Jutrzenką Rewolucji", który pamiętnego listopada 1917 roku obwieścił salwą na Pałac Zimowy początek Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej

„Wielu ludzi nie wierzy w możliwość istnienia między narodem wielkim a małym stosunków opartych na równouprawnieniu. Jednakże my — ludzie radzieccy — uważamy, że takie stosunki są możliwe, że tak być powinno. Ludzie radzieccy uważają, że każdy naród, obojętnie — wielki czy też mały — ma swe specyficzne właściwości, które stanowią jego tylko cechę i których brak innym narodom. Właściwości te stanowią ów wkład, jaki wnosi każdy naród do ogólnej skarbnicy kultury światowej, uzupełniając i wzbogacając tę skarbnicę. W tym sensie wszystkie narody wielkie i małe znajdują się w identycznej sytuacji i każdy naród posiada równą doniosłość, co którykolwiek bądź inny naród".

Zacytowane słowa Stalina znajdują swe odbicie w całej polityce zagranicznej Zw. Radzieckiego, który broni niezależności i praw małych narodów, przed brutalną agresją sił imperialistycznych. Najświeższego przykładu takiego stanowiska ZSRR dostarczyła nam ostatnia sesja Zgromadzenia Generalnego ONZ, na której radziecki Minister Spraw Zagranicznych Wyszyński wystąpił w obronie suwerenności Rumunii, Węgier i Bułgarii i zdemaskował próby mieszania się USA w wewnętrzne sprawy tych krajów.

✶

Pamiętamy, że już w zaraniu swego istnienia państwo radzieckie mobilizowało postępowe siły świata do walki przeciw I imperialistycznej wojnie światowej.

W latach 30, w obliczu organizowanej przez Hitlera agresji w Europie, tylko Zw. Radziecki wykazał dostatecznie konsekwentną wolę walki o pokój. Gdyby Anglia i Francja zajęły wówczas choć w części podobne stanowisko, nie byłoby nieszczęść drugiej imperialistycznej wojny światowej.

Zwycięstwo nad hitleryzmem i twórczy okres powojennego budownictwa pomnożyły siły i potęgę Zw. Radzieckiego, wzmocniły również pozycję ZSRR w świecie.

Dzisiaj Zw. Radziecki jest dzięki swej przodującej nauce i wyższej planowej gospodarce socjalistycznej, najpotężniejszym na świecie mocarstwem o którego siły rozbijają się wszelkie knowania zbrodniczego, prącego do wojny imperializmu.

Związek Radziecki jest najpewniejszą ostoją ogólnoświatowego obozu pokoju skupiającą wokół siebie wszystkie antyimperialistyczne postępowe siły świata.

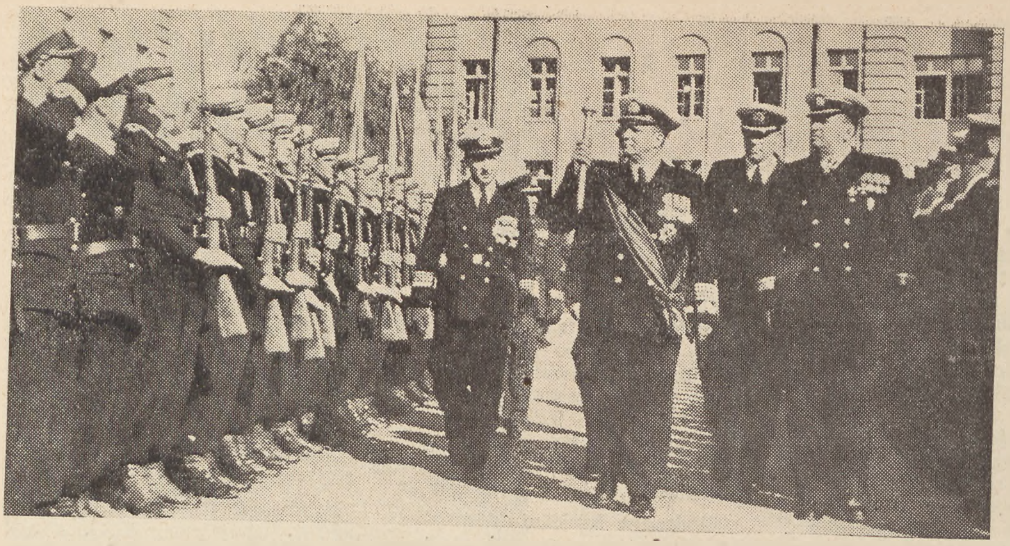
✶

Trzydziestą drugą rocznicę Wielkiej Rewolucji Listopadowej witają polskie masy pracujące nowymi potężnymi osiągnięciami produkcyjnymi.

Dzięki wszechstronnej pomocy i przykładowi Związku Radzieckiego kończymy przedterminowo 3-letni plan odbudowy, co da nam możność wcześniejszego przejścia do budowania podstaw socjalizmu w gigantycznym planie sześcioletnim.

I nie jest przypadkiem, że w związku z kolejną rocznicą Rewolucji Listopadowej, polska klasa robotnicza złożyła nowe zobowiązania produkcyjne. Rocznica ta jest bowiem szczególnie bliska właśnie narodowi polskiemu. Bliska nie tylko historycznie, ale przede wszystkim w powiązaniu z aktualnymi zadaniami walki o pokój, z naszym marszem do socjalizmu, w którym Zw. Radziecki jest nam wzorem i przykładem.

ZDZISŁAW WOJNOWSKI



PIERWSZA PROMOCJA

Wrześniowy dzień wstał piękny, słoneczny i ciepły, jakby natura pragnęła w ten sposób przyczynić się do uświetnienia tej pamiętnej uroczystości — pierwszej po wojnie promocji w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej.

Od wczesnych godzin rannych port wojenny tonął w bieli i czerwieni flag, a stojące w basenach okręty witały galą banderową licznie przybywających gości.

Plac alarmowy OSMW wypełniły zwarte kolumny marynarzy i lotników. Oto Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej i jednostka lotnicza otrzymywały nowe sztandary, ufundowane przez świat pracy Wybrzeża i członków Ligi Morskiej z całej Polski, a ich uroczyste wręczenie połączono właśnie z pierwszą promocją.

Po przysiędze najmłodszego rocznika podchorążych, Marszałek Żymierski wręczył sztandary komendantowi OSMW i dowódcy jednostki lotniczej, a ci przekazali je z kolei chorążym. Następnie, przy dźwiękach hymnu narodowego oba poczty przemaszerowały przed frontem zgromadzonych na placu oddziałów i stanęły na ich czele.

Nadszedł wreszcie moment najważniejszy — promocja.

W zwartej kolumnie stanęli do niej pierwsi po wojnie absolwenci OSMW. U wielu z nich widzieliśmy stopnie oficerskie i odznaczenia bojowe. To oficerowie, którzy przyszli do OSMW z oddziałów I lub II Armii, doświadczeni żołnierze frontowi, czy też partyzanci Armii Ludowej. Wszyscy oni otrzymali w tym pamiętnym dniu awanse. Lecz byli wśród kursantów i podoficerowie, którzy otrzymali swe pierwsze stopnie oficerskie. Jak się odbyła ta doniosła uroczystość?

Padł rozkaz wstąpienia pierwszego szeregu na trybunę.

Równym, twardym, żołnierskim krokiem weszli na podwyższenie. Tu Marszałek Żymierski nadawał im kolejno, w imieniu Najwyższego Zwierzchnika Prezydenta Rzeczypospolitej, Bolesława Bieruta, nowe wyższe stopnie oficerskie, gratulując każdemu awansu. Krótkie:

— Ku chwale Polski Ludowej —

było odpowiedzią. Tak otrzymali swe stopnie oficerowie — absolwenci. Lecz wśród promowanych byli, jak wspomniałem wyżej, i podoficerowie. Dla nich promocja odbyła się jeszcze uroczyściej.

Podeszli zwartym szeregiem i przyklękli na jedno kolano. Marszałek Żymierski podchodził kolejno do każdego z nich, dotykał symbolicznie ramienia buławą, pasując w ten sposób na oficera.

— Mianuję Was podporucznikiem marynarki —

— Ku chwale Polski Ludowej — padała zwięzła, żołnierska odpowiedź.

Gdy wszyscy zostali promowani, oddział powrócił na swe poprzednie miejsce w czworoboku.

Pierwsi absolwenci powiększyli grono oficerów-fachowców naszej Marynarki Wojennej. W szkole spełnili oni dobrze wszystkie swe zadania. Rozszerzyli zdobyte na froncie doświadczenie w dziedzinie dowodzenia, opanowali wiedzę morską i znajomość służby w nowych warunkach, stając się dobrymi żołnierzami Polski Ludowej na morzu. W nagrodę za pracę w szkole, otrzymali oni od Marszałka Żymierskiego cenne upominki.

Podobnie jak olbrzymia większość oficerów Odrodzonego Wojska Polskiego, nowopromowani oficerowie są synami robotników, chłopów i pracujących inteligentów. Dzięki silnej woli i wytężonej pracy, stali się oni doskonałymi fachowcami i gdy teraz pójdą na różne stanowiska aby pełnić swą odpowiedzialną służbę, wszystkie zadania wykonają jak przystało na oddanych Polsce Ludowej żołnierzy.

Jeszcze jedną piękną chwilę przeżyły zebrane na placu oddziały oraz rzesze mieszkańców Wybrzeża. Oto Marszałek Żymierski dokonał w imieniu Prezydenta Rzeczypospolitej Bolesława Bieruta, dekoracji Krzyżami Zasługi członków załogi holownika Mar. Woj. „Mistrz".

Pamiętnego dnia 26 lipca br. nastąpiło zderzenie statku pasażerskiego żeglugi przybrzeżnej „Anna" z tureckim statkiem „Odenis", w wyniku czego „Anna" zatonęła. Przechodzący opodal „Mistrz" pospieszył natychmiast, jako pierwszy, na ratunek rozbitkom, nie bacząc na znajdujące się na pokładzie materiały wybuchowe i grożącą w każdej chwili eksplozję kotłów s/s „Anna". Na rozkaz st. bosmana Władysława Posłusznego „Mistrz" dobił do burty tonącego statku, ratując z jego pokładu 52 osoby, w tym wiele kobiet i dzieci. Równocześnie zaś członkowie załogi zaalarmowali inne jednostki stojące na redzie oraz port wojenny, skąd również pospieszono na pomoc.

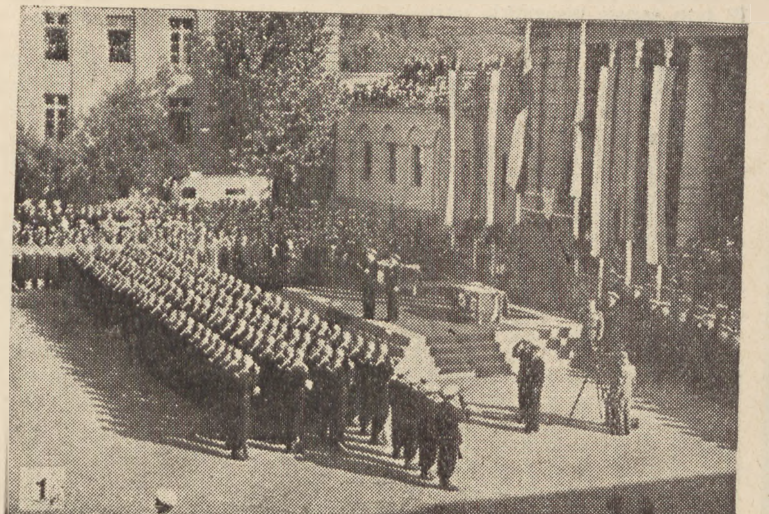
Za „wybitne wyrobienie morskie, dużą czujność, zdolność przewidywania, śmiałą decyzję, odwagę i poświęcenie, głębokie zrozumienie obowiązku marynarza niesienia pomocy w nieszczęśliwych wypadkach na morzu", Prezydent Bolesław Bierut odznaczył st. bosmana Władysława Posłusznego „Złotym Krzyżem Zasługi", a matów Jęchorka, Dziennickiego i Cegiełkę oraz marynarzy Muzlofa, Kotabskiego, Napierajczyka i Gaszynę „Srebrnymi Krzyżami Zasługi".

Służba na morzu nie jest ani łatwa, ani lekka, nie jest też tak romantyczna, jak sobie wielu z Was, Młodzi Czytelnicy, wyobraża. Przeciwnie, jest ona twarda, ciężka, odpowiedzialna, wymagająca szczerego poświęcenia się jej, wysokich umiejętności i wielkich kwalifikacji moralnych. Przykład „Mistrza" jest najlepszym dowodem wartości naszych marynarzy.

Pierwsza powojenna promocja w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej i wręczenie sztandarów, są najlepszym wyrazem głębokiej więzi między społeczeństwem a Odrodzoną Ludową Marynarką Wojenną, są wyrazem wielkiego zaufania do Odrodzonego Wojska Polskiego. To wojsko synów robotniczych i chłopskich pokładanego w nim zaufania nie zawiedzie!

STANISŁAW WOLIŃSKI

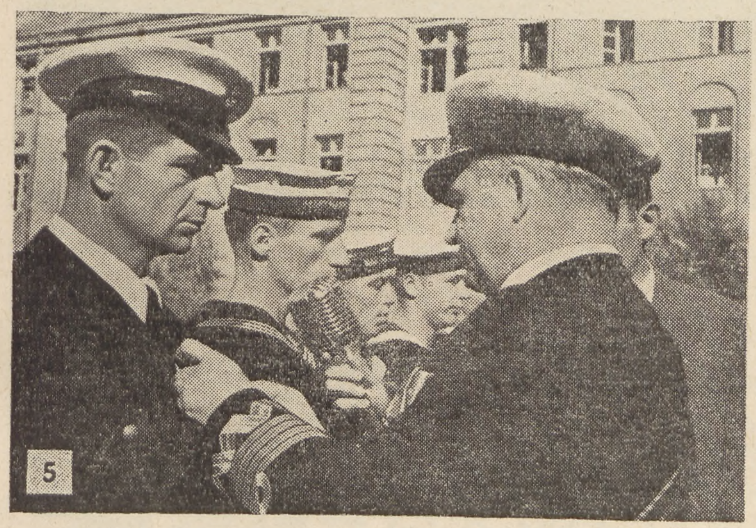
1) Przysięga najmłodszego rocznika OSMW. 2) Poczet sztandarowy OSMW z nowoufundowanym sztandarem. 3) Absolwenci OSMW na chwilę przed promocją. 4) Marszałek Żymierski gratuluje promocji. 5) Dekoracja Krzyżami Zasługi załogi holownika „Mistrz". 6) Defilada na zakończenie uroczystości.
Zdj.: WAF - Uklejewski (3), Komorowski (3)


1.

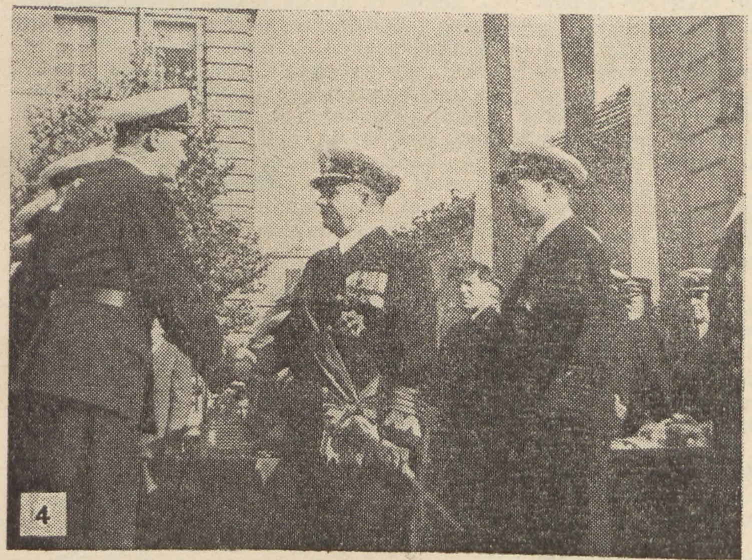

2



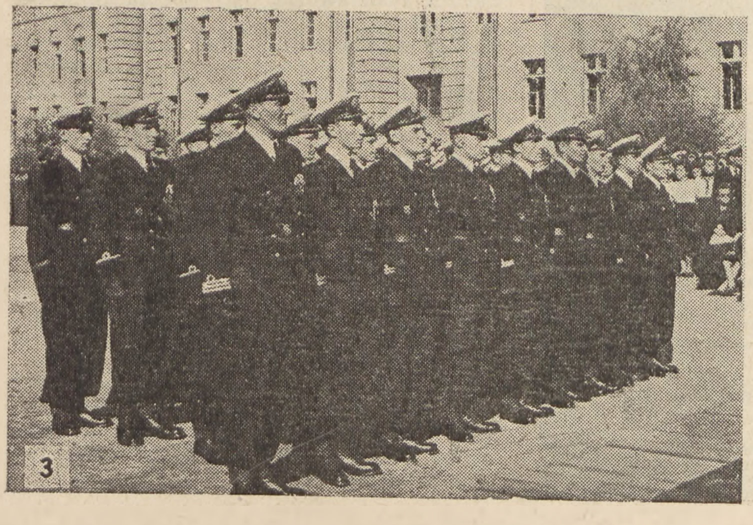
6



5



4



3

CYKL: Sławni ludzie morza

PIOTR A. TITOW

Chcemy tym razem pokazać naszym Czytelnikom człowieka, którego, choć sam nie pływał, zaliczyć należy do sławnych ludzi morza. Był nim wielki rosyjski budowniczy okrętów, inżynier i kierownik Franko-Rosyjskiej Stoczni, Piotr A. Titow.

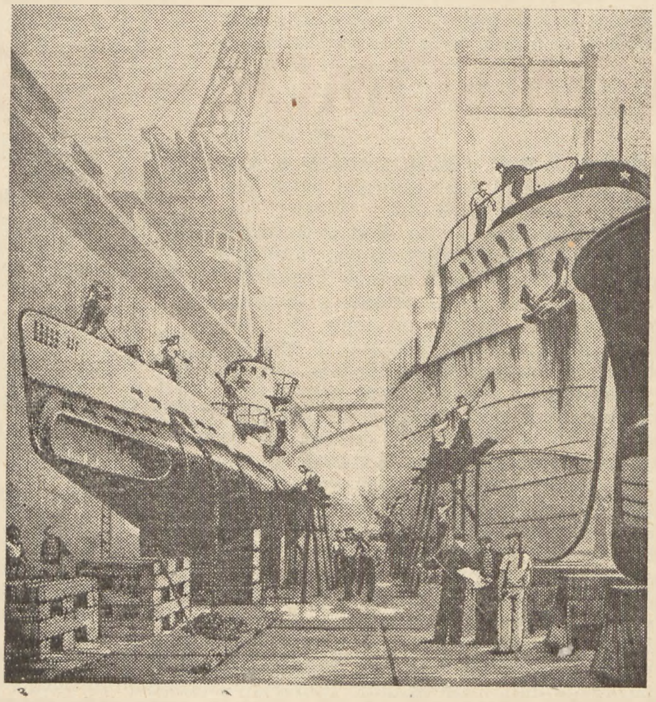
Kim był w ciągu swego pięćdziesięcio-letniego życia i czym wsławił się ten człowiek?

Piotr Titow urodził się w 1843 roku. Był on synem riazańskiego chłopa, który w poszukiwaniu chleba poszedł w świat i został maszynistą rzecznego parostatku na linii pietrozawodskiej. Młody Piotruś nie uczęszczał do żadnej szkoły i wcześnie zaczął samodzielną pracę, bo już w 12 roku życia, pomagając ojcu na parostatku.

Zimą 1855 roku rozpoczął młody Titow swą wielką karierę stoczniowca — został robotnikiem w Kronsztadzkiej Stoczni Statków Rzecznych. Już w cztery lata później Piotr przeniósł się do Stoczni Newskiej, gdzie pracował kolejno jako robotnik w warsztacie budowy okrętów, później jako pomocnik traserski, następnie jako majster traserski. Po pewnym czasie młody Titow został zastępcą majstra Stoczni Newskiej Byne'a, Anglika z pochodzenia, który budował w Stoczni Admiralicji na Ochcie półpancerną fregatę „Generał-Admirał".

W tym to czasie zmarł nagle Byne a na jego miejsce mianowano majstrem doskonale zapowiadającego się młodego Titowa, który ukończył fregatę i zbudował jeszcze dwa klipry „Razbojnik" i „Wiestnik". Później przyszło przygotowywanie blach kadłubowych dla pierwszych 50 rosyjskich okrętów podwodnych konstrukcji inż. Drzewieckiego.

Titow był już wówczas doskonałym, wysoko cenionym fachowcem. Nie było takiej dziedziny pracy stoczni, której nie znałby jak najdokładniej. Toteż, gdy Franko-Rosyjskie Towarzystwo Okrętowe uruchomiło stocznię okrętów wojennych na Kępie Galernaja, naczelnym inżynierem tej stoczni został Piotr Titow, człowiek nie posiadający żadnego świadectwa naukowego, nawet ze szkoły powszechnej. Nie przeszkodziło to Titowowi budować krążowniki, pierwsze okręty ze stali — „Rynda" i „Witiaź".



Titow opracował wówczas metodę zabezpieczenia obróbki stali okrętowej. Po nieudanym wodowaniu „Witiazia" zastosował nowy sposób naprawy na wodzie przy pomocy kesonu. Przy budowie pancernika „Imperator Mikołaj I" Titow zastosował nowe ulepszenia w konstrukcji kadłuba: wzdłużnice pokładowe i denne zamiast dotychczas stosowanych kratownic. To i wiele innych ulepszeń przyniosło w efekcie nie tylko zwiększenie szybkości budowy ale i wydatne obniżenie jej kosztów.

Jeszcze jeden znamienny rys posiadał Piotr Titow. Oto wszelkie podstawowe rysunki z wymiarami, rozpracowywane następnie przez kreślarnię rysował odręcznie, niezwykle szybko a równocześnie niezwykle dokładnie. Wszystkie zaś wymiary podawał Titow po prostu „na oko". Nie dziwcie się Czytelnicy. Piotr Titow posiadał tak wielkie doświadczenie, że się nie mylił, a sprawdzane wielokrotnie przez fachowców drogą skomplikowanych wyliczeń cyfry — zawsze się zgadzały.

Najznamienitszym rysem Piotra Titowa było jednak to, że mając lat 48—49 zaczął się uczyć pod okiem późniejszego wielkiego fachowca w dziedzinie budowy okrętów i członka Akademii Nauk ZSRR, A. Kryłowa. Kryłow odbywał wówczas jako podporucznik marynarki praktykę na stoczni i uczył Titowa algebry, trygonometrii, geometrii analitycznej, rachunków różniczkowych i całkowych, zasad statyki, wytrzymałości materiałów i początków budowy okrętów. Wszystko to Titow opanował w niespełna dwa lata.

W latach 1892-93 Ministerstwo Marynarki Wojennej ogłosiło konkurs na opracowanie projektu pancernika, wyznaczając dwie poważne premie. Titow wziął w nim również udział. Nagrodzono prace z godłami „Niezwyciężony" i „Kreml", obie wykonane przez Piotra A. Titowa, który zdobyte nagrody przekazał Morskiej Szkole Inżynieryjnej. Był to ostatni i największy bodaj sukces Titowa. Niestety, nie zdołał zbudować „Niezwyciężonego". Umarł w wieku 51 lat, w okresie największego rozkwitu swej wiedzy i zdolności.

Tak zeszedł ze świata człowiek wielkiej wiedzy, genialny samouk i największy, obok Kryłowa, budowniczy okrętów. Człowiek, który wszystko zdobył swą codzienną, twardą, uporczywą pracą.



KOMSOMOŁ — SZEF RADZIECKIEJ FLOTY

Wielu z Was, młodzi Czytelnicy, zaintrygował niewątpliwie tytuł niniejszego artykułu. Wiecie, że Komsomoł — to Komunistyczny Leninowski Związek Młodzieży, ale nie wiecie zapewne, w jaki sposób organizacja młodzieżowa może pełnić szefostwo floty wojennej, kiedy od tego jest dowództwo z admirałami, sztabem i wszystkimi innymi instytucjami. Nie sądźcie, że się pomyliłem — tak jest naprawdę: Komsomoł jest rzeczywiście szefem Radzieckiej Floty Wojennej, a jak się to dzieje, postaram się Wam wyjaśnić.

O pięknych tradycjach bojowych Floty Radzieckiej, o bohaterstwie marynarzy w walkach na morzu i na lądzie, w obronie Leningradu, Sewastopola, Stalingradu czy Odessy czytaliście nie raz w „Razem", w „Młodym Żeglarzu", „Młodej Wsi" czy „Morzu i Marynarzu Polskim". Dowiedzieliście się wówczas, że wielu słynnych dowódców i marynarzy, w Radzieckiej Flocie Wojennej, nierzadko Bohaterów Związku Radzieckiego, wyszło z szeregów młodzieżowej organizacji „Komsomoł". Pragnę tu dodać, że aż 3 tysiące komsomolców nosi dziś zaszczytne tytuły „Bohatera Związku Radzieckiego", a 3,5 milionowa rzesza posiada inne wysokie odznaczenia bojowe. Mówi to najdobitniej o pięknej karcie Komsomołu w okresie ostatniej wojny.

Wróćmy jednak do Floty Wojennej. Komsomoł od pierwszych chwil swego istnienia docenił znaczenie odpowiednio wyszkolonych kadr we Flocie, przygotowanych do służby nie tylko fachowej, ale i ideologicznej i postanowił przyczynić się do stworzenia takich kadr. W kołach, komitetach i obwodach zawrzało. Nie tylko w tych nadmorskich, ale i w tych leżących w głębi kraju nad Wołgą, na Uralu, na Syberii, powstawać poczęły kluby i kursy marynarskie, a tam wszędzie, gdzie płynęła choćby mała rzeczka, czy lśniło wodną taflą jezioro, budowano żeglarskie ośrodki.

Wielu z Was pragnie służyć w naszej Marynarce Wojennej. Podobnie rzecz ma się z młodymi komsomolcami, z tą tylko różnicą, że wszyscy oni sami przygotowują się do służby na morzu. W swych klubach tworzą koła żeglarskie, a na zebraniach wspólnie uczą się teorii, w lecie natomiast organizują obozy i kursy praktyczne.

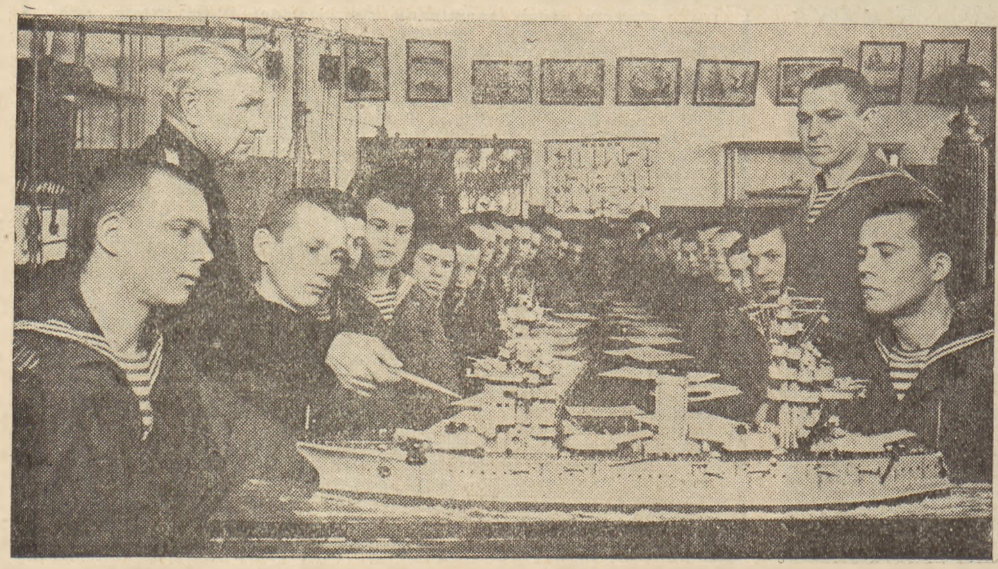
Aby należycie poznać życie załóg okrętowych, poszczególne koła postarały się o objęcie nad nimi patronatów. Organizują więc okrętowe świetlice i biblioteki, zapoznają załogi z życiem swych kół i ośrodków żeglarskich, zapraszają marynarzy do siebie, aby jak najwięcej dowiedzieć się o życiu okrętu, o szarej, codziennej pracy załogi. Marynarze-komsomolcy, którzy pełnią służbę we flocie, nie przerywają kontaktu ze swym kołem, stając się bezpośrednimi łącznikami między okrętem a młodzieżą, która przyjdzie w przyszłości do floty.

Tematem gawęd marynarskich jest historia Radzieckiej Floty Wojennej, jej wielkie, piękne, rewolucyjne tradycje, a obok tego nawigacja, obsługa maszyn czy motorów okrętowych, dział, wyrzutni torped itp. Osobnym tematem jest znaczenie floty w obronie wybrzeży morskich państwa radzieckiego, w obronie miłujących wolność narodów świata w walce o trwały pokój. To jednak nie wszystko. Wycieczki komsomolskie są częstymi gośćmi na okrętach, gdzie poznają wszystko na miejscu, nierzadko uczestniczyć w ćwiczeniach na morzu. Marynarze, często starsi koledzy z koła, chętnie pokazują i tłumaczą przeznaczenie poszczególnych urządzeń, znanych komsomolcom jedynie z opisów.

Zarówno szkoły morskie, jak i jednostki floty otrzymują więc ludzi uświadomionych i częściowo przygotowanych do przyszłej pracy. Łatwiej idzie im dalsza nauka i poznawanie marynarskiego fachu.

Pierwsze kroki w służbie na morzu, to najczęściej okręt szkolny „Komsomolec" i ciągłe, dłuższe i krótsze rejsy po morzu. Podstawowa marynarska praktyka, zaczyna się zawsze i wszędzie od cegiełkowania pokładu. Na okręcie szkolnym wybierają sobie marynarze-komsomolcy specjalności, uczą się ich, i gdy przechodzą na prawdziwy okręt wojenny, są stuprocentowymi, wartościowymi członkami załóg.

Mylilibyście się bardzo sądząc, że tylko okręt szkolny nosi nazwę „Komsomolec". O, nie! Są w Radzieckiej Flocie Wojennej okręty bojowe o takiej nazwie jak „Komsomolec", „Komsomołka" czy „Jarosławski Komsomolec". Nierzadko okręty te wsławiły się podczas ostatniej wojny szczególnym bohaterstwem i poważnymi sukcesami w walce z wrogiem, otrzymały wysokie odznaczenia i nazwy „gwardyjskich". Ich nazwy wyrażają nie tylko bliski kontakt między komsomolcami i flotą, ale również głęboką wdzięczność dla milionów komsomolców — cywili.



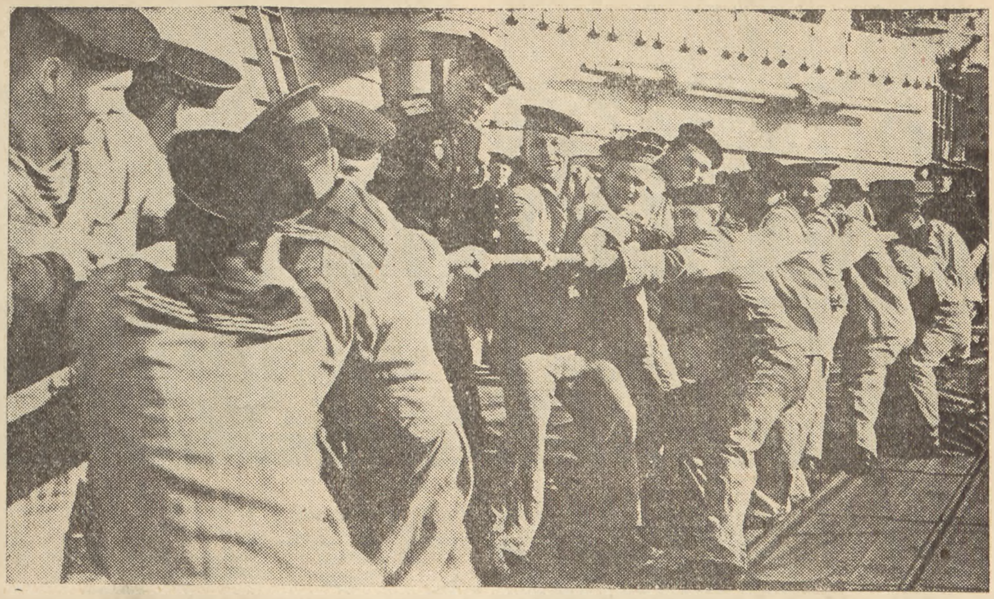
Skąd ta wdzięczność? Wspomniałem na wstępie o wielkim wkładzie marynarzy-komsomolców w dzieło obrony swej wielkiej Socjalistycznej Ojczyzny, o wysokich odznaczeniach jakie otrzymali. Chcę Wam teraz opisać, drodzy Czytelnicy, czyny komsomolców-cywilów, którzy swą wytężoną pracą w fabrykach, hutach i na stoczniach przyczynili się również do tych wielkich sukcesów Floty i Armii Radzieckiej, chcę Wam powiedzieć o budowie jednostek wojennych przez komsomolców.

Otóż w końcu 1942 roku komsomolcy okręgu jarosławskiego rzucili hasło zbiórki na okręt podwodny dla Floty. Wnet zebrano ponad 10 milionów rubli, delegacja wyjechała do jednej ze stoczni, gdzie dokonała zamówienia. Za przykładem młodzieży jarosławskiej poszły inne okręgi, przeprowadzając zbiórki na swym terenie.

Tymczasem na stoczniach rosły kadłuby. Budowano „Jarosławskiego Komsomolca", „Komsomołkę" i inne. Komsomolcy-stoczniowcy postanowili przyczynić się dodatkową pracą do szybszego ich wykończenia. Młodzież z fabryk wyposażenia postąpiła tak samo. Toteż już w początkach 1943 roku „Jarosławski Komsomolec" opuścił stocznię i wyruszył ze specjalną delegacją fundatorów w swój pierwszy próbny rejs. Jego śladem poszły niebawem następne jednostki.

Znaczenie tych pięknych czynów ocenił należycie Rząd Radziecki i najwyższy zwierzchnik Sił Zbrojnych ZSRR, Wódz Narodu, Generalissimus Stalin, serdecznie dziękując młodzieży komsomolskiej za jej wysoce patriotyczne stanowisko.

Tymczasem okręty komsomolskie weszły do służby, stając się w rękach marynarzy-komsomolców groźną bronią. Dziesiątki tysięcy ton zatopionych nieprzyjacielskich statków handlowych, cały szereg większych i mniejszych jednostek wojennych, to udział tych okrętów w obronie Związku Radzieckiego.



Młodzi ofiarodawcy wiedzieli zawsze, co się dzieje na ich okrętach. Dowództwo Floty dzieliło się z nimi wiadomościami o każdym sukcesie, załogi pisały swym opiekunom o wszystkim, co było związane z ich życiem i odpowiedzialną służbą.

Po wojnie kontakt marynarzy-komsomolców z młodzieżą jeszcze bardziej się pogłębił. Bogaci w tyloletnie doświadczenia, organizują młodzi komsomolcy nie tylko naukę zawodu, poznawanie historii i życia floty, czy serdeczną opiekę nad okrętami. Codzienną pracą, wolą nauki i służby dla dobra swej wielkiej Ojczyzny, komsomolcy budują morską potęgę socjalistycznego mocarstwa, wyzwoliciela narodów, gwaranta naszej niepodległości i niestrudzonego bojownika o pokój.

I to jest właśnie komsomolskie szefostwo nad Flotą Wojenną Związku Radzieckiego.

STANISŁAW WOLIŃSKI



GAWĘDA BOSMANA KĘDZIORY

Poszedłem, jak zwykle, na wędrówkę po porcie, by złowić coś ciekawego do najbliższego numeru i rzeczywiście — złowiłem starego znajomego, redakcyjnego przyjaciela, bosmana Kędziorę. Jego „łajba" bunkrowała, a on jak zwykle gawędził z załogą.

Przywitał mnie uśmiechem „od ucha do ucha", posadził w środku grupy na pachołku i kontynuował pogwarkę. Na zapytanie, czy nie przeszkadzam, uciął krótko: „posłuchajcie redaktorze starego, może i Wam się z tego coś przyda". I już ciągnął przerwaną przeze mnie opowieść.

...Miałem jednak dobre oko. Bo gdyśmy podeszli bliżej, „stary" stwierdził tylko: „Kędziora, macie rację, wejście poszerzone". Pomyślałem sobie, wiecie, że nikt chyba tak nie zna tego wejścia jak ja. Ho, ho! Inaczej ono wyglądało w 45-tym. Stare zawalił „Gneisenau", a to nowe pełne było mniejszych wraków. Gdym tu pierwszy raz stanął i spojrzał, straciłem nadzieję na szybką jego odbudowę.

— Nieprędko coś z tego będzie — pomyślałem. Wraków pełno, falochrony w strzępach...

Wróciłem nazajutrz i przetarłem oczy ze zdumienia. Przy pancerniku i u drugiego wejścia kołysały się krypy radzieckich nurków, a w awanporcie, który był już wolny poruszała się „Biełomorskaja". Ta pogłębiarka chłopcy, odwaliła tu ogromny kawał roboty. I gdy dziś patrzę na to nowe, szerokie wejście, muszę Wam powiedzieć, że to ich, radzieckich marynarzy zasługa. Pokazali jak trzeba robić, a i niemało pomagali.

Wiecie, że okupację spędziłem w Warszawie. Pamiętam bój o Pragę, pomoc powstańcom, a co najważniejsze, pomoc ludności cywilnej. Niemiecka „krowa" — taki sześciolufowy moździerz — rozwaliła nam chałupę. Ani jeść, ani spać nie było gdzie, podobnych nieszczęśliwych było wiele. Wtedy wiecie, jadło się u czołgistów radzieckich, a chleb wydawała „armiejska" piekarnia, bo to wiecie pomoc była. Dar ZSRR dla wygłodzonej Warszawy. Gdyby nie ten chleb i te kuchnie, ciężko by z nami było.

Niedaleko od mego nowego locum stanęła nasza artyleria. Chłopcy walili do szkopów aż miło. Chodziłem do nich często i patrzyłem jak strzelają. Sam byłem kiedyś artylerzystą, z różnych dział strzelałem, ale ich... to były działa... radzieckie... A walili...! Stała też obok jedna bateria radziecka z którą chłopcy sobie wyścig zrobili. Kto szybciej się wstrzela, kto szybciej szkopom dogrzeje! Byle Warszawa była nareszcie wolna.

Siedziałem w tej Warszawie i czekałem, kiedy Wybrzeże ruszy. Syn, pomocnik maszynisty, woził ludzi i towary pociągami. Opowiadał często o transportach radzieckiego zboża, maszyn, bawełny. Do Łodzi to szło, do Warszawy, na Śląsk, bo tam już na to czekały nasze fabryki, warsztaty, ludzie. Taka to była pomoc naszego przyjaciela.

— A co Wy o tym myślicie, koledzy? zapytał Kędziora słuchających.

— Myślę — odezwał się Janek Wrzos, młodszy marynarz — że przyjaźń między narodem polskim i radzieckim ma jeszcze inne mocne podstawy. Oto bogate doświadczenia Kraju Rad we wszystkich dziedzinach życia państwowego, gospodarczego i kulturalnego, zdobyte przy budowaniu socjalizmu w Związku Radzieckim, są dziś dla nas źródłem, z którego czerpiemy, budując w naszym kraju podstawy ustroju sprawiedliwości społecznej.

Czyż wspaniały rozwój przemysłu, rolnictwa, kultury w Związku Radzieckim nie jest dla nas przykładem? Ja jestem jeszcze młody, to co wiem o życiu naszego Sojusznika, wiem z opowiadań ojca, który był z wycieczką na Ukrainie i w Moskwie. Mówił nam wiele o rolnictwie, o przemyśle, szkolnictwie, opiece społecznej na Ukrainie, o trosce rządu o człowieka — to najważniejsze, najwartościowsze dobro tego kraju.

Ze Związkiem Radzieckim łączy nas nie tylko wdzięczność za wyzwolenie naszego kraju, za pomoc w odbudowie wojennych zniszczeń. Dążymy do celu który w ZSRR jest już faktem dokonanym — do budowy ustroju bez wyzysku człowieka przez człowieka a doświadczenia i przykład ZSRR umożliwiają nam sprawniejszą i szybszą budowę naszej wspaniałej przyszłości. Walczymy wspólnie o trwały pokój dla wszystkich narodów. Związek Radziecki jest naszą najpotężniejszą ostoją w walce z zakusami imperialistów, dążących do podporządkowania sobie i swym interesom całego świata.

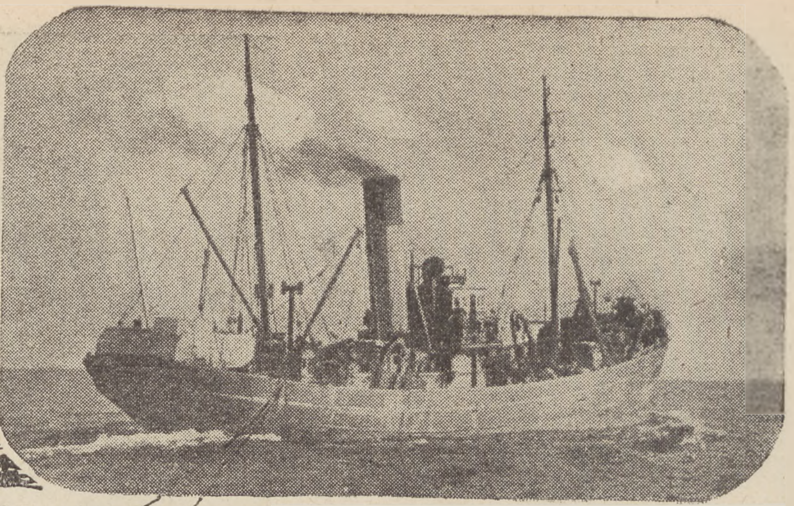
— Tak, moi drodzy, Janek ma rację Myślałem i ja o tym wszystkim. Tylko on młody — ZMP-owiec bardziej gładko potrafił to wypowiedzieć. I dobrze się składa, że mamy dłuższy postój. Trwa u nas teraz miesiąc pogłębiania przyjaźni polsko-radzieckiej, będzie można pójść do kina, obejrzeć nowe filmy lub w teatrze dobrą radziecką sztukę. Dowie się człowiek wiele nowego, pozna lepiej życie przyjaciół...

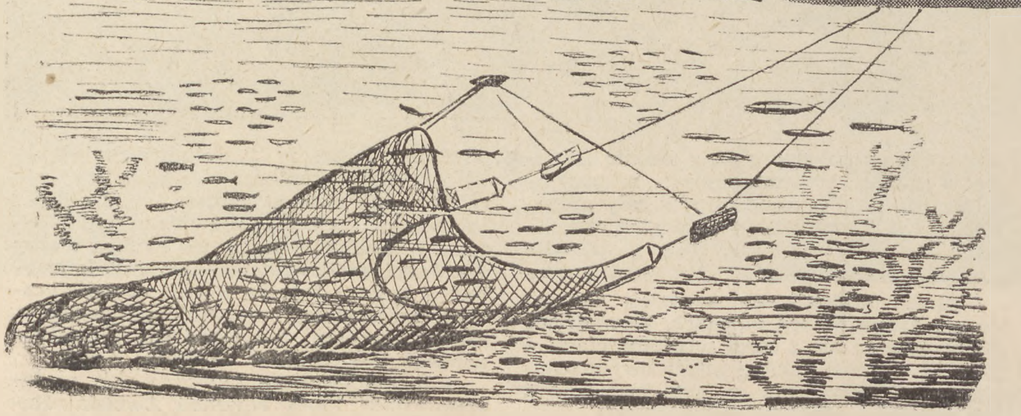
Przerwał Kędziora swą gawędę, bo załadowano już bunkier i statek miał przejść do nabrzeża Rotterdamskiego po ładunek. Pożegnałem starego bosmana i jego chłopców, życząc im pomyślnych wiatrów. Idąc myślałem o słowach Kędziory...

SK.



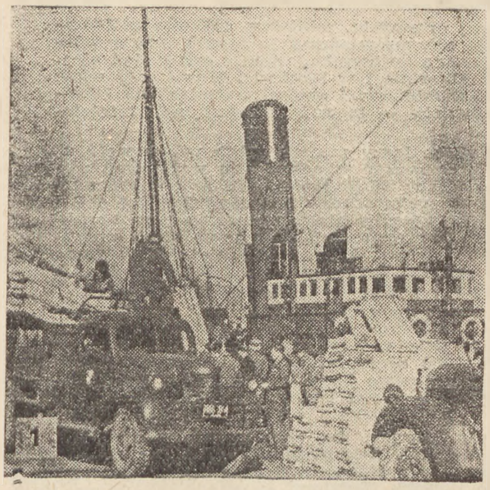
Sezon śledziowy trwa!





Czytelniku! Z pewnością przepadasz za śledziami. Któż w Polsce nie lubi śledzi? To nasza „narodowa" ryba. Solony, wędzony, smażony, przyrządzony w occie, śmietanie, oliwie, sosie pomidorowym czy marynacie — śledź pod każdą postacią jest u nas popularny i ceniony.

Zadaniem niniejszego reportażu nie są jednak sprawy kulinarne, jakby to można było sądzić ze wstępu. Intencją autora jest chęć wypełnienia treścią tego mglistego obrazu jaki rysuje się w Twojej wyobraźni, Czytelniku, kiedy pomyślisz przypadkiem o tym — w jaki sposób i dzięki komu — śledź z dalekiego morza dostaje się na Twój talerz. No, bo proszę — powiedz mi chociażby — gdzie się śledzie głównie poławia? Nie w Wiśle — to pewne, ale w jakim morzu?... Co, w Bałtyku? Och, strzeliłeś, Czytelniku, kulą w płot. Śledź bałtycki jest chudy, karłowaty a połowy jego są zgoła mizerne. Ojczyzna śledzia — to burzliwe Morze Północne.



ZALEDWIE TRZY MIESIĄCE

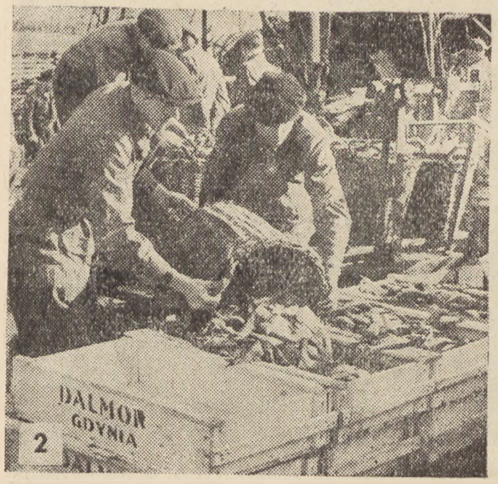
Ponieważ w sklepie można śledzie zawsze dostać — wydawać by się mogło, iż połowy tej cennej ryby trwają okrągły rok. Tak jednak nie jest: sezon śledziowy trwa krótko — zaledwie trzy miesiące. Od sierpnia do października.

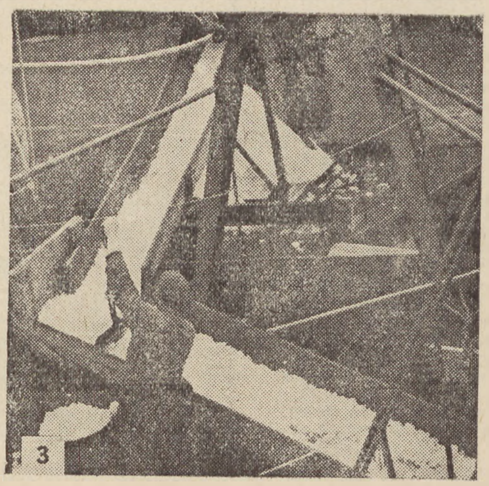
Przez trzy krótkie miesiące, ci którzy śledzie poławiają, muszą dać z siebie wszystko. Nie ma czasu na odpoczynek, na remonty statków, na namyślanie się i zwłokę. Każdy stracony dzień — zmniejsza możliwości połowu. W sezonie nie może być straconych dni!

Zdj. 1 i 2 — Przeładunek w pełnym toku. Dziesiątki ton solonego śledzia wędrują z luków traulera do płaskich skrzynek.

Zdj. 3 — Przed wyjściem na nowy połów trzeba pobrać m. inn. kilkanaście ton sztucznego lodu. Blaszaną rynną zmielony przez młynek lód — zsuwa się do ładowni.

(Zdjęcia: A. Pluciński i K. Komorowski)





Sezon śledziowy, to gorączkowy okres dla przedsiębiorstw połowów dalekomorskich. Okres przypominający gorączkę złota w Klondike. Nikt się nie wysypia, nikt nie jada spokojnie, nikt nie wraca do domu przed nocą. Nic nie jest ważne prócz jednego — połowów! Flotylla musi działać sprawnie, przeładunek musi być jak najszybszy, transport bez zarzutu i zaopatrzenie na czas. Upływają przecież dni sezonu — śledzia jest coraz mniej. A śledź to żywe złoto — złoto, które znajduje się w głębi mórz i które zdobywać może każdy! Zatem —

PRĘDZEJ! PRĘDZEJ! PRĘDZEJ!

To słowo brzmi na każdym kroku w wielkim polskim przedsiębiorstwie połowów dalekomorskich — „Dalmor". Piętnaście jednostek „Dalmoru" operuje w bieżącym sezonie na Morzu Północnym. Nie ma nieomal dnia, by nie przybył do gdyńskiej bazy brzemienny złowioną rybą trauler. Nie ma dnia by zachrypła syrena nie oznajmiała, iż jest on tuż i że zaraz cumuje. Nim trauler dobije do nabrzeża — czekają już na niego wopiści, celnicy i funkcjonariusze przedsiębiorstwa. Szybka odprawa. Rybacy w grubych swetrach, roboczych spodniach, gumowych butach i fantazyjnych wełnianych myckach na głowach, paląc fajki i papierosy oczekują u burty końca odprawy aby zejść na ląd.

Ale brygady przeładunkowe nie mają ani chwili czasu do stracenia. Już luki otwarte, już opodal na nabrzeżu ustawiono przenośne elektryczne windy. Prędzej! Podjechały z hałasem motorowe wózki, przywożąc sterty wiklinowych koszy. Jeszcze chwila i rozpoczyna się przeładunek z każdą chwilą szybszy i sprawniejszy. Co kilkanaście sekund z jednego lub drugiego luku wyskakuje w górę, zawieszony na linie, ładowny rybą kosz; pchnięty mocno zatacza łuk i uchwycony przez dwie pary rąk — ląduje na platformie wózka. Pomieszane z kawałkami lodu śledzie, srebrzą się w słońcu. Jeden kosz, drugi, trzeci... ósmy — platforma pełna. Odjazd! Następny podjeżdżać! Szybciej! Motorek ryczy — śmieszny, podobny do hulajnogi wózek wtacza się w ciemną otchłań hali śledziowej. Ledwo stanął, a już czyjeś sprawne ręce zestawiły pełne kosze, załadowały puste i znów — odjazd!

Wózek wraca po nową porcję, a tymczasem robotnice w gumowych butach i fartuchach — oddzielają wysypane na wielkie stoły śledzie od lodu. Zrzucony na betonową posadzkę lód topnieje zwolna, zaś śledzie w płaskich skrzyniach, zważone, ustawione na samochodzie wędrują dalej — do solarni, do chłodni, do fabryki konserw. A potem — potem Centrala Rybna rozsyła je po całej Polsce i poprzez hurtownie oraz sklepy detaliczne kupujesz je i spożywasz Ty, Czytelniku.

Ale wróćmy do traulera. Rozładunek

choć trwa zaledwie od paru godzin — dobiega końca. Ponad sto ton przywiózł tym razem statek. Niezły połów!

Załoga zażywa na lądzie krótkiego, jakże zasłużonego odpoczynku. Jednakże ktoś się tam kręci po pokładzie, ktoś coś majstruje przy windzie, ktoś inny sprawdza coś w sterówce. To brygada techniczna „Dalmoru" przegląda pośpiesznie mechanizmy, dokonuje koniecznych napraw i pomniejszych remontów. Winda sieciowa — zasadniczy sprzęt traulera — coś nawala: trzeba ją sprawdzić; sonda akustyczna — skarży się szyper — nie funkcjonuje: trzeba zreperować; urwał się blok przy koźle sieciowym: trzeba go zamocować. A czasu mało! Szalenie mało!

Oto już przycumował u burty traulera holownik, który go przeprowadzi do sąsiedniego basenu, gdzie załadowany zostanie bunkier na drogę. Trzeba się śpieszyć — w ciągu czterdziestu ośmiu godzin od chwili przybycia — trauler musi być znowu w morzu, w drodze na łowiska.

A przecież trzeba jeszcze przyjąć słodką wodę, załadować kilkanaście ton sztucznego lodu i kilkadziesiąt beczek soli, trzeba uzupełnić żywność, wymienić trał.

Kierownik ruchu pogania — prędzej! Szyper woła — prędzej! Załoga też swoje — prędzej! Co im tak śpieszno?

Rzecz prosta — im więcej rejsów w sezonie, tym większe połowy. Im większe zaś połowy — tym większy zarobek. Zapłata załogi obliczana jest w procentach od wartości złowionej ryby. Ale nie to jest najważniejsze. Najważniejsze jest współzawodnictwo. W „Dalmorze" traulery walczą o palmę pierwszeństwa — kto będzie najlepszy? Kto złowi najwięcej?

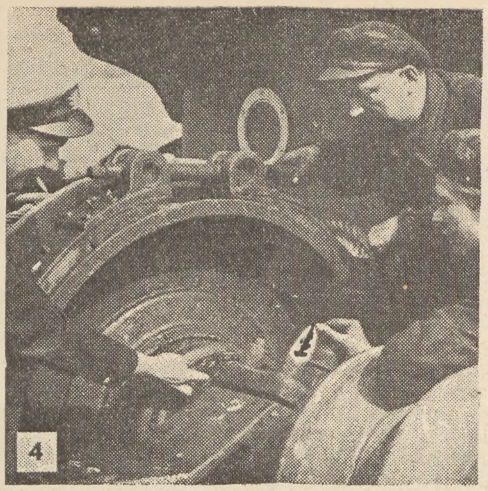
KTO PIERWSZY WYKONA PLAN?

Na szczytowej ścianie magazynu śledziowego wisi wielka biała tablica. Piętnaście zielono - czarnych słupków wspina się na niej ku górze, dążąc ku czerwonej kresce oznaczającej sto procent planu. To wyniki dotychczasowych połowów piętnastu dalmorowskich traulerów.

Na wielkiej, białej tablicy zostało przemienione w słupki i cyfry to, co się tuż obok, za krawędzią magazynu odbywa: ciężka, pośpieszna praca nad wyładowaniem ciężarnych rybą jednostek i sklarowaniem ich do nowego, jak najrychlejszego rejsu po zdobycz.

Na wielkiej, białej tablicy zaklęte zostały w słupki i cyfry wysiłki dziesiątków twardych rybaków, ich zmagania z morzem i przeciwnościami, ich umiejętności i wady, ich triumfy i zawody, zarobki i straty.

Kilka spośród traulerów przekroczyło już zakreślony plan połowów. Słupki oznaczające ich wyniki są wysokie i górują nad pozostałymi. Ci najlepsi to: „Saturnia", „Syriusz" i „Neptunia".





Zdj. 4 — Brygada techniczna korzysta z krótkiego postoju traulera w porcie i reperuje uszkodzoną windę sieciową.

Zdj. 5 — W sieciarni „Dalmoru" trwa wytężona praca. Trzeba reperować podarte w czasie połowu trały, trzeba produkować nowe dla zastąpienia zużytych.

Zdj. 6 — Szyper Paweł Gic — kierownik przodującej w połowach „Saturnii".



ROZWIANY MIT

Gdy „Saturnia" jako pierwsza przekroczyła swój tegoroczny plan połowów — naczelny dyrektor „Dalmoru" aż pokraśniał z radości, a powszechne zdumienie nie miało granic.

„Saturnia" pierwsza? — nie mogli wyjść z podziwu grubi, flegmatyczni Holendrzy. — Hotverdume! Jak się to stało?

A no — bez cudów: okazało się, że jeszcze jeden mit diabli wzięli. Mit o niezastąpioności Holendrów jako rybaków i szyprów dalekomorskich.

Tak! „Saturnia" to statek z całkowicie polską załogą. Od szypra — Pawła Gica — począwszy, na kucharzu skończywszy — wszyscy Polacy. A oprócz „Saturnii" również „Saturn" i „Kastoria" — oba nieźle łowiące — posiadają i szyprów i załogi polskie. Na innych zaś traulerach ilość Polaków w załogach sięga 70 procent.

A przecież do niedawna nasze rybołówstwo dalekomorskie opanowane było całkowicie przez Holendrów. Zaczęło się to od czasów przedwojennych — potem zaraz po wojnie nie było zrazu lepiej. Nie mieliśmy nie tylko szyprów rybackich, ale nawet ilość młodszych rybaków była znikoma. Na dodatek, jako pozostałość sprzed wojny, utarł się mit o wielkim doświadczeniu Holendrów, ich praktyce długoletniej, tradycji, niezastąpioności. Śmiałym planom spolszczenia naszej floty dalekomorskiej odmawiano realizmu, twierdzono, że nie da się rady. Pływali więc holenderscy szyprowie i rybacy na naszych traulerach, pobierali fantastyczne honoraria w cennych dewizach i pilnowali usilnie by... nikogo z Polaków niczego nie nauczyć. Bo i po co? Czy było źle?

Polacy jednak pozwolili sobie mieć inne zdanie. Rząd Polski Ludowej, tak jak na wielu polach naszego życia gospodarczego, i tu — w dziedzinie rybołówstwa — był bardzo przewidujący. Nie chcą Holendrzy nas uczyć? Sami się nauczymy! Stworzono więc w PCWM Szkołę Rybaków Dalekomorskich, „Dalmor" zorganizował kursy szyprów dla najstarszych doświadczeniem polskich rybaków. I już po dwóch latach — sukces przeszedł oczekiwania: Ilość Holendrów zatrudnionych w polskiej flocie dalekomorskiej zmalała w bieżącym sezonie do 30%. Traulery prowadzone przez polskich szyprów — doskonale dotrzymują kroku innym jednostkom, a nawet — jak na to wskazuje przykład „Saturnii" — potrafią łowić więcej i lepiej. Mit o niezastąpioności Holendrów rozwiał się jak poranna mgła pod podmuchem bryzy.

* * *

Sezon śledziowy jeszcze trwa! Dzień w dzień zawijają do gdyńskiej bazy ładowne rybą traulery. Dzień w dzień dziesiątki i setki ton tłustego, pięknego śledzia wędrują do magazynów, składów i hurtowni. Zapas musi wystarczyć na cały rok, aż do przyszłego sezonu. Im więcej będzie śledzi z naszych własnych, polskich połowów, tym mniej będziemy musieli importować z zagranicy. A śledzia musi być dużo — by Tobie, Czytelniku, ilekroć tego zażądasz — nigdy go nie zabrakło. O to już dbają rybacy „Dalmoru" i jego lądowi pracownicy.

Iotem.



Rys. obok — Tak oto wyglądać będą wielkie traulery rybackie budowane dla „Dalmoru" na polskich stoczniach. Prace przy dwóch pierwszych są już znacznie zaawansowane.

LUD WODNY na Wiśle

Jako odbiorca bogactw wielkiej i urodzajnej ziemi polskiej, jako główny dostawca produktów i wyrobów zamorskich, Gdańsk odgrywał na przestrzeni wieków olbrzymią rolę w polityce gospodarczej Rzeczypospolitej.

W okresie rozkwitu stosunków handlowych pomiędzy Gdańskiem a Polską, na Wiśle stanowiącej podówczas główną arterię komunikacyjną, istniały statki o nazwach już teraz dziwnych dla naszego ucha. Były to szkuty, galary, komięgi, dubasy, półszkuty, tratwy, pobitki, łyżwy, byki, kozy, jadwigi. Najstarszym typem jednostek spławnych na Wiśle, zachowanym zresztą do dziś, są galary — wielkie płaskie łodzie drewniane, z przodu i z tyłu nieco podniesione nad wodę. Podobna do galara komięga była statkiem zbudowanym mniej trwale, czworobocznym, zakończonym jednakowo z przodu i z tyłu. W XIX wieku zanikły komięgi, a także zbliżone wyglądem szkuty (zachowały się tylko wśród rybaków kaszubskich z Rewy, pow. morski — szkuty morskie), dubasy, kozy, byki i jadwigi, na ich miejsce zaś pojawiły się berlinki, odraki, barki i krypy.

Wody Wisły w ciągu kilku wieków nosiły ten osobliwy tabor wodny, wypełniony po brzegi zbożem, zwłaszcza polską pszenicą i żytem, jęczmieniem, grochem, tatarką, kaszą, słodem, mąką oraz polskim miodem, woskiem, smołą, dziegciem, popiołem (potaż), budulcem okrętowym, drzewem na strzeliste maszty i beczki, korą dębową, lnem, konopiami, prosem i ołowiem. Produkty te stały się podstawą gdańskiego handlu.

Spławem zboża i wspomnianych powyżej produktów trudnili się w ciągu szeregu wieków flisacy. Był to najdawniejszy „lud wodny" na Wiśle, który swoje życie gwarne i ciekawe rozpoczynał z chwilą, gdy na rzece spłynęły ostatnie lody. Za Władysława IV liczono 5 000 ludzi oddających się flisactwu. Prawie wszystkie wioski nad Wisłą żyły z flisactwa, a mężczyźni co do jednego, oprócz chorych, starych i niedołęgów szli na flis. Po rozbiorach Polski ruch ten zmniejszył się, rozszerzająca się sieć kolejowa podcięła zarobkowanie.

Zboże szło do Gdańska galarami i szkutami, na komięgach wożono drobnicę. Tego rodzaju statki rzeczne prowadził przewodnik. Większą ilość galarów spływających razem nazywano koleją, a wtedy na małym czółenku, przed galarami płynął zazwyczaj retman, zatykając w głębsze miejsca gałęzie wierzbowe, których zapas wiózł w łodzi i tym sposobem wskazywał drogę kolei. Doświadczony retman nazywał się prokopem. Szyper zjawiał się przy większej kolei i zwykle zajmował się wypłatą pieniędzy. Ojciec flisak brał ze sobą młodego syna na flis, aby się przypatrzył robocie. Był to „fryc". Przeznaczony z kolei do najcięższych robót, musiał wysługiwać się wszystkim starszym flisom, a często dla zyskania ich sobie wykupywał się „frycowym" w formie sutego poczęstunku, przeważnie nad Nogatem, to jest na kresach wodnej drogi. Praca flisaka była ciężka, ale życie urozmaicone i wesołe.

Ci, którzy spławiali tratwy i galary, wracali pieszo z Gdańska do domu, często ze skrzypkiem, zawsze z pieśnią na ustach. Flisacy, którzy przyjechali szkutą, musieli ją na powrót odstawić do domu. Przy pomyślnym wietrze, który dął w żagiel i pchał szkutę w górę rzeki, jazda była łatwa a załoga ani wiedziała, kiedy znalazła się w domu, tym więcej, że przez całą drogę wysypiała się lub zabawiała grając w kości, wreszcie oporządzając odzienie.

Przeciągłe wołanie „Giiibaaaj" rozlegało się zwykle w Gdańsku przy zielonym Moście na Motławie. Wieloczłonowe tratwy, lub sznur galarów, czy szkut kierowany miarowym ruchem sterów zwalniał stopniowo i nagle, jak gdyby na bezdźwięczną komendę osobliwa flotylla wygięta w łuk prądem rzeki, nieruchomiała. Taki obrazek zwykło się w Gdańsku widywać od wieków. Wierny obraz życia flisaków daje staropolska książeczka pt. „Flis" Sebastiana Klonowicza (r. 1595).

Pod koniec 18 wieku gdańszczanka Joanna Schopenhauer, matka słynnego filozofa, tak pisała o polskich flisakach i chłopach:

— *„Nigdy nie słyszałam, żeby Szymek (tak nazywano flisaków na całym Pomorzu) stawał pod zarzutem kradzieży lub podobnego przestępstwa. Latem jest ich życie prawie całkowicie życiem dzikiego. Dzień i noc pod gołym niebem leżą na brzegu rzeki, (na postoju w Gdańsku) obok ogromnych, niemal na wysokość domu spiętrzonych kup pszenicy, i zatrudnieniem ich jest teraz strzeżenie ich pilnie i przesypywanie".*

Znikło to wszystko wraz z upadkiem spławu na Wiśle. Pozostały tratwy, spławiane jak dawnymi czasy przez flisaków, lecz coraz rzadziej się je widuje. Niezadługo pozostanie jedynie wdzięczna pamięć o prostych, niefrasobliwych „Szymkach" o ich życiu na galarach i tratwach, o głodzie i chłodzie. Zachowają się niektóre tradycje flisacze w pamięci ludzi. I niedaleką jest może chwila, kiedy jedynym flisakiem będzie flisak ze studzienki w dziedzińcu ratuszowym w Toruniu. Lekko pochylony, stoi tam ze skrzypkami w ręku i zawodzi dawną piosenkę spławników na Wiśle:

— Flisakowa żona
Siedzi sobie doma —
A flisaczek, nieboraczek,
Robi wiosłem jak robaczek...

ALFRED ŚWIERKOSZ



DZIEŃ

Na spokojej wodzie zatoki kołysze się piękna i groźna sylwetka nowoczesnego okrętu wojennego. To radziecki krążownik „Mołotow", uczestnik wielu zwycięskich bojów i operacji w okresie ostatniej wojny.

Na pokładzie ruch. Po gimnastyce i śniadaniu załoga przeprowadza poranną toaletę okrętu. Strumienie wody zlewają pokład. Szczotki i miotły są w ruchu. Marynarze nie żałują sił ni pracy, toteż krążownik lśni jak lustro (fot. 1).

W kilka minut później rozkaz podrywa wszystkich na baczność.

— Do podniesienia bandery... baczność!

Zatrzepotała wojenna bandera ZSRR. Ta sama, pod którą „Mołotow" toczył zwycięskie boje podczas wojny, pod którą załoga przyjmowała dnia 19 sierpnia 1947 roku na pokładzie okrętu swego wielkiego wodza, Generalissimusa Józefa Stalina.

W tej chwili wachtowy „bije szklanki" na lśniącym złotem słonecznych promieni, okrętowym dzwonie. Załoga rozchodzi się do zajęć. Dziś przecież rejs szkoleniowy, zapoznawanie się z nowymi zadaniami, egzamin ze zdobytych już wiadomości.

Pada rozkaz:

— Cała naprzód!

Kadłub drży, dziób pruje gładką toń zatoki. Krążownik pozostawia za sobą potężny ślad piany, kierując się na otwarte morze.

A oto zabrzmiały działa. Artyleria główna ostrzeliwuje okręt „nieprzyjacielski", przeciwlotnicza zaś walczy z „wrogim" lotnictwem. Równe, szybkie salwy — sprawne przenoszenie ognia, jego skuteczność — to dowód doskonałego wyszkolenia.

Równie sprawnie odbywają swe bojowe ćwiczenia torpedyści. Korzystają oni z pływania, aby nabrać wprawy w swej specjalności. Biegną celne, śmiercionośne torpedy, znacząc swój ślad smugą białej piany.

Biegną godziny, rośnie liczba przebytych mil, rośnie doświadczenie załóg. W przerwach między zajęciami praktycznymi, odbywają się wykłady. Jeden z oficerów posługując się mapą opowiada o przebytej dziś drodze, o osobliwościach wybrzeża morskiego, o jego bogactwach, o krymskich winnicach, o kerczeńskich górnikach (fot. 2).

Sygnał trąbki podrywa marynarzy i oficerów na stanowiska. Nowe zadania bojowe do wykonania. Wtedy do głosu dochodzą także sygnaliści — oczy okrętu — jak ich tu wszyscy nazywają. Jeden z nich stanął na stanowisku, dwaj inni, komsomolcy-sygnaliści W. Mielnikow i W. Szkwaruk słuchają objaśnienia oficera (fot. 3).

Zajęcia praktyczne na okręcie — to najlepsza szkoła wyszkolenia bojowego. Nic więc dziwnego, że marynarze-komsomolcy, wkładają w każde ćwiczenie jak najwięcej chęci, pracy i uwagi (fot. 4).

Pływanie jest także doskonałą szkołą dla oficerów. Częste manewry, zmiany kursu i szybkości, zajmowanie stanowisk bojowych i otwieranie ognia, odbywają się pod czujnym, doświadczonym okiem dowódcy okrętu, jednego z najlepszych we flocie.

★

Okręt wpływa do bazy. Odbój alarmu manewrowego. Załoga wraca do pomieszczeń mieszkalnych. Błyskawicznie rozchodzi się wieść, że na krążownik przybywa z występem zespół pieśni i tańca kozaków kubańskich. Radość załogi nie ma granic. Po kwadransie marynarze oklaskują już piękne tańce i pieśni, słuchają pięknej muzyki (fot. 5).

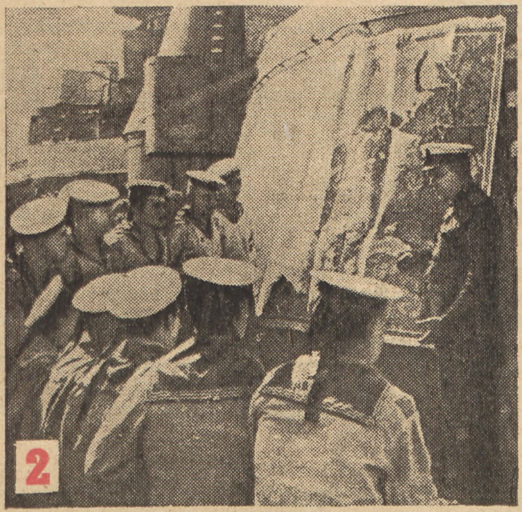
A gdy zapadnie wieczór, cisza obejmuje zatokę i spoczywający w jej głębi okręt. Strudzona ćwiczeniami załoga spocznie w rozpiętych w międzypokładzie hamakach. I tylko wzniesione groźnie wysmukłe lufy dział oraz przechadzający się po pokładzie wachtowi — świadczyć będą iż krążownik czuwa, strzegąc morskich rubieży Związku Radzieckiego.

NA KRĄŻOWNIKU »MOŁOTOW«

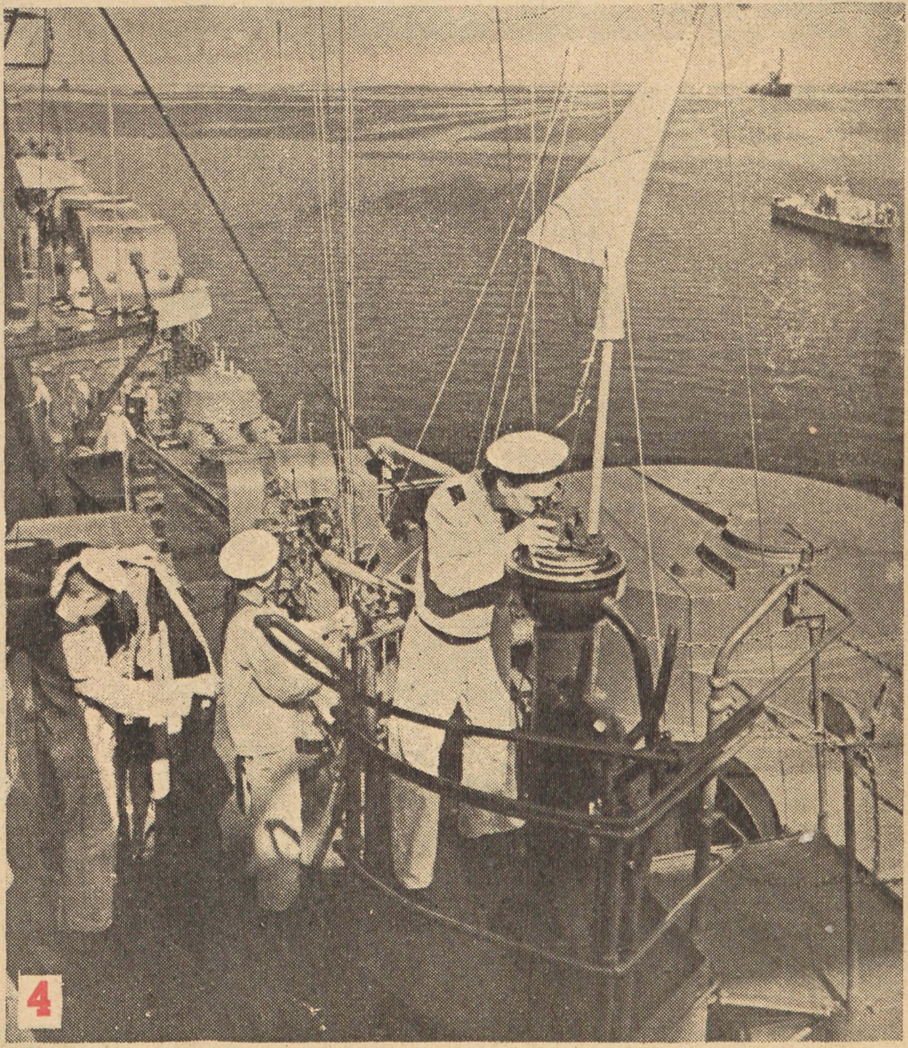




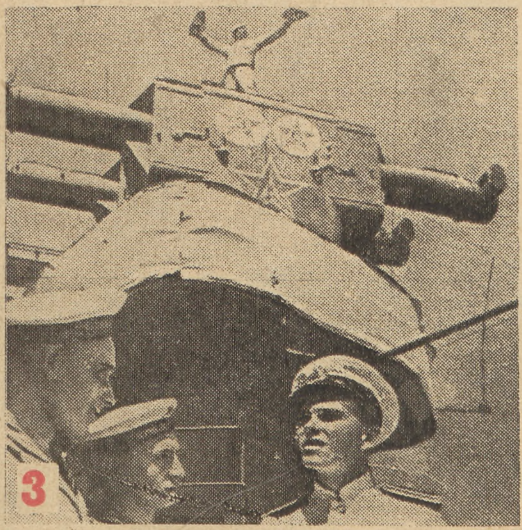
1



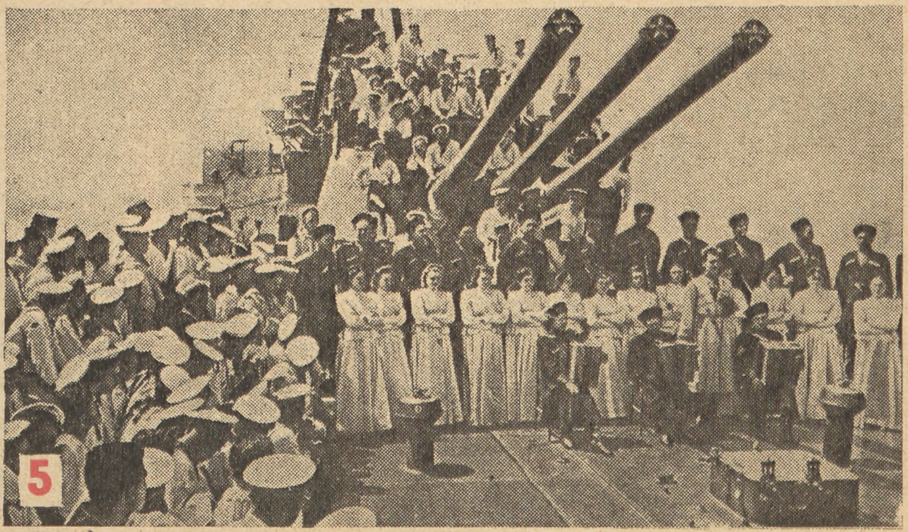
2



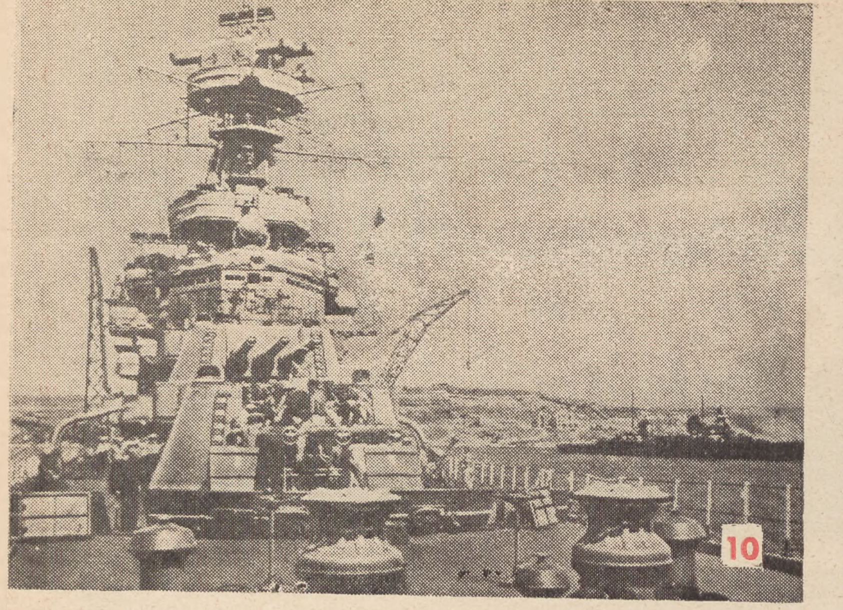
4



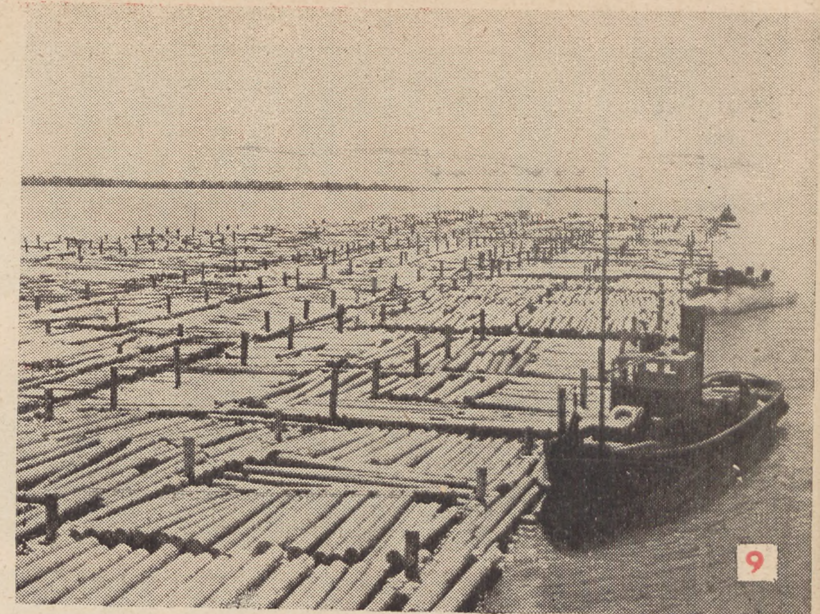
3



5



10



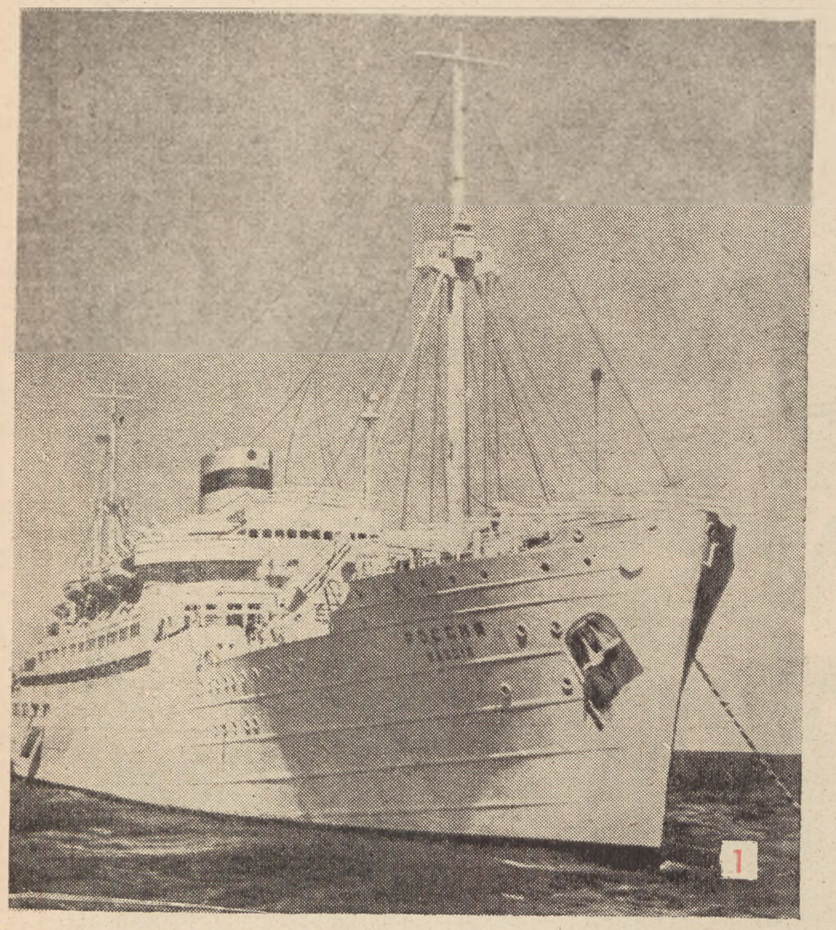
9



8



7



1

ZSRR

SOCJALISTYCZNE MOCARSTWO MORSKIE

Związek Radziecki jest państwem na wskroś morskim. Dwie trzecie granic — to granice morskie, leżące nad dwoma oceanami: Lodowatym Północnym i Pacyfikiem oraz czternastoma morzami. Są one dłuższe od równika i wynoszą 47 000 kilometrów.

W dziesiątkach dużych i mniejszych portów bazują floty handlowa i rybacka, które z każdym rokiem wysuwają się coraz bardziej na jedno z czołowych miejsc w świecie. Doskonale rozwijający się silny przemysł radziecki jest mocną podstawą dla rodzimego budownictwa okrętowego i silnej floty, która utrzymuje regularną komunikację ze wszystkimi portami świata.

Jest jednak dziedzina komunikacji morskiej, w której Związek Radziecki już od wielu lat zdecydowanie przoduje. To komunikacja w Arktyce i utrzymywanie tak zwanej „Drogi Północnej", wiodącej poprzez Ocean Lodowaty Północny wzdłuż wybrzeży państwa radzieckiego.

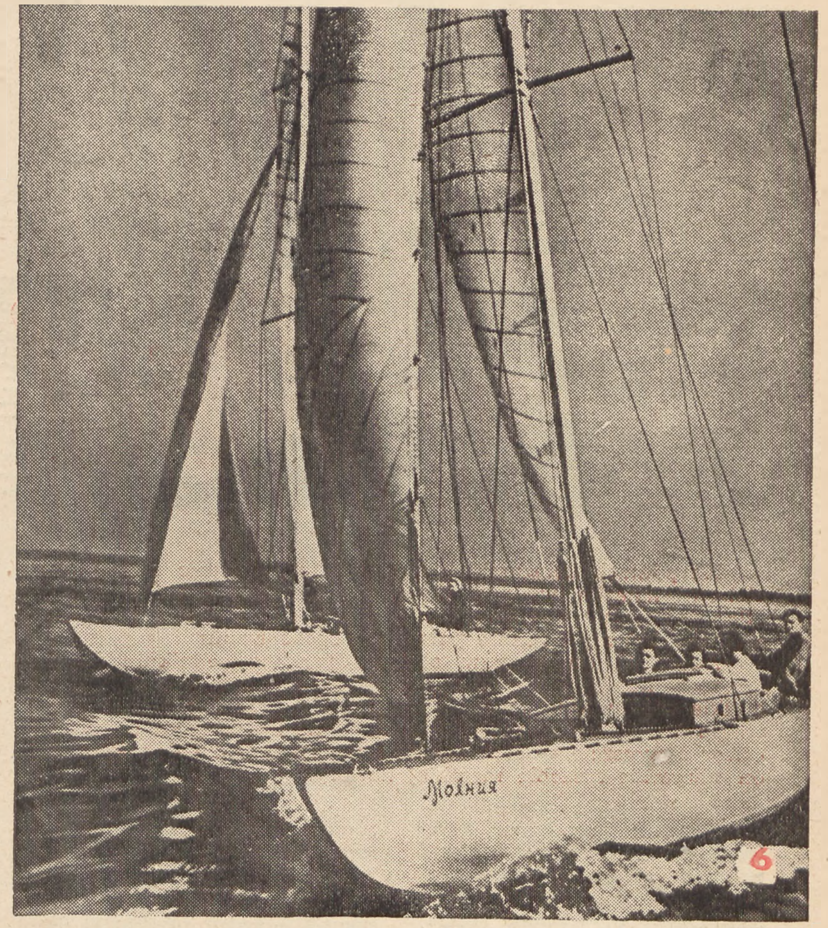
Arktyka została odkryta i zbadana przez rosyjskich i radzieckich żeglarzy i naukowców. Flota arktyczna zaopatrzona została w specjalny tabor. Lodołamacze i statki do żeglugi wśród lodów, konstruowane i budowane przez radzieckich specjalistów, kursują między portami, których dziesięć czy piętnaście lat temu jeszcze nie było".

Gdy mowa o budownictwie, niesposób nie wspomnieć o wielu gigantycznych budowlach wodnych, szczególnie śródlądowych. Kanał Leningrad — Morze Białe, kanał Leningrad — Moskwa, kanał Moskwa — Wołga czy ostatnio zaprojektowane połączenia Moskwy z Morzem Czarnym i Azowskim oraz Oceanu Lodowatego Północnego i Morza Karskiego z Morzem Kaspijskim poprzez rzekę Ob, to gigantyczne przedsięwzięcia techniczne już zrealizowane lub przygotowywane do realizacji w niedalekiej przyszłości. Dzięki temu już dziś Moskwa jest portem trzech mórz a w niedalekiej przyszłości zostanie portem pięciu mórz!

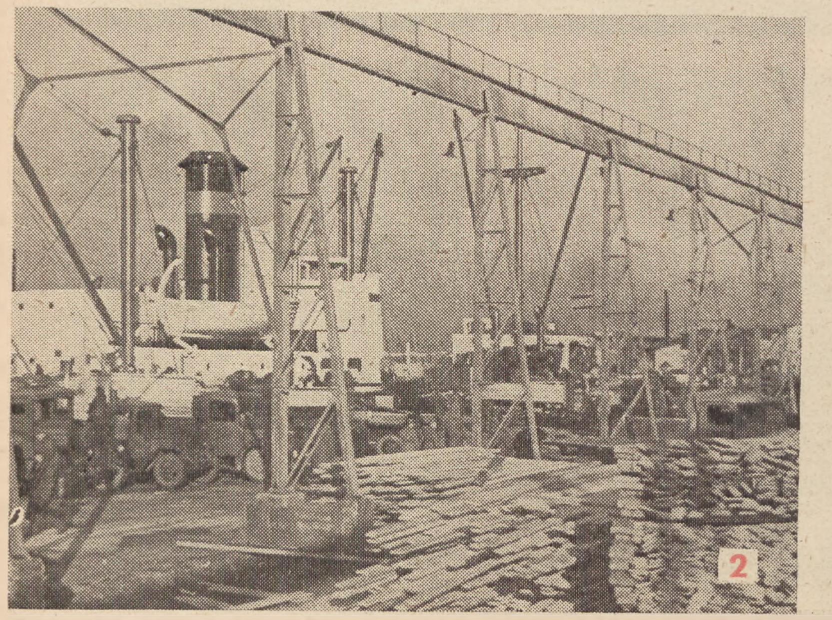
Niemniej wspaniale niż technika — rozwija się kultura morska. Sztuka i literatura posiada już dziś wiele pięknych dzieł, poświęconych morzu oraz pracy marynarza i rybaka; dziedziny nauki, związane bezpośrednio z morzem notują poziom nie spotykany w innych państwach świata. Dzięki ogromnemu rozwojowi szkolnictwa, setki tysięcy ludzi uczy się w najróżnorodniejszych uczelniach, wśród których poważną pozycję zajmują szkoły morskie różnych stopni i typów.

Wychowani na najlepszych, rewolucyjnych tradycjach, marynarze Radzieckiej Floty Wojennej bohatersko bronili swej wielkiej Ojczyzny przed hitlerowskim najazdem, a wielu z nich nosi zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Dziś Flota Radziecka, silna i nowoczesna, stoi na straży morskich linii komunikacyjnych, na straży morskich granic, na straży osiągnięć swego państwa. Obce jej są zaborcze zamiary, przyniosła przecież wspólnie z bohaterską Armią Radziecką wolność i niepodległość wielu narodom Europy. Dziś, gdy imperializm pragnie nowej wojny, Radziecka Marynarka Wojenna jest siłą obozu walki o pokój, na straży którego stoi. Jest zawsze gotowa zadać druzgocący cios każdemu, kto zagrozi jej narodowi, granicom czy światowemu pokojowi.

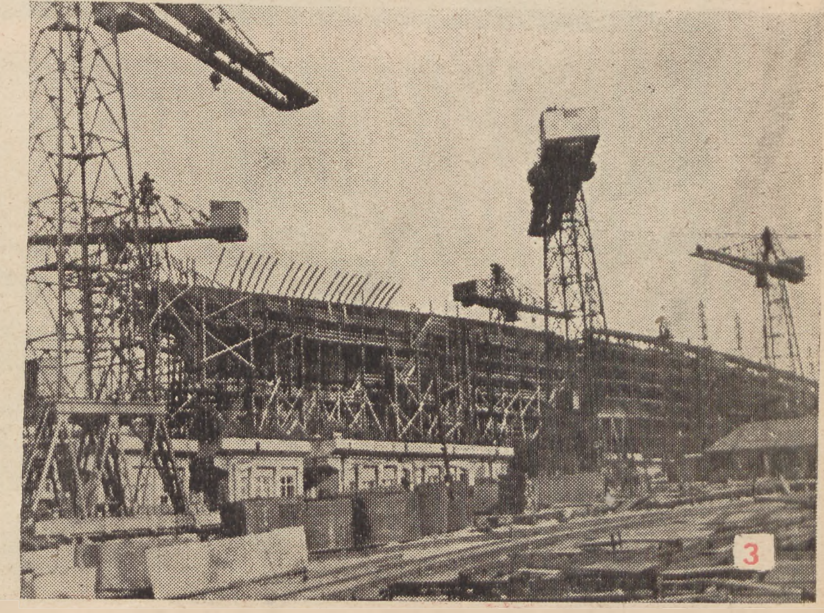
Takie jest socjalistyczne mocarstwo morskie, przodujące państwo świata, ostoja pokoju i wolności, nasz wielki sojusznik, nauczyciel i przyjaciel — Związek Radziecki.



6



2



3



4



5

NA ZDJĘCIACH: Porty ZSRR posiadają doskonałe połączenia pasażerskie (1) i towarowe (2) ze wszystkimi portami świata, obsługiwane przez nowoczesne jednostki, budowane na własnych, doskonale wyposażonych stoczniach okrętowych (3). Wielkie bogactwo rzek i jezior, duże wybrzeże morskie, to teren pracy tysiącznych rzesz rybaków (4). Aby flota i rybołówstwo dobrze funkcjonowały, w szkołach sposobią się tysiące młodzieży do zawodów morskich (5). Wielką pomocą w szkoleniu jest doskonale rozwinięte, naprawdę powszechnie uprawiane żeglarstwo (6). Praca na morzu to temat wielu pięknych, wartościowych filmów (7). Socjalistyczne budownictwo przyczynia się wydatnie do rozwoju żeglugi śródlądowej (8) a po uregulowanych, spławnych rzekach płyną tysiące tratew z leśnym bogactwem — drzewem (9). Na straży morskich granic ZSRR, na straży pokoju i wolności stoi bohaterska Marynarka Wojenna (10).



D. ŁUCHMANOW

Pod żaglami

Na półkach księgarskich pojawiła się ostatnio niezwykle ciekawa książka wydana w języku rosyjskim, pod tytułem „Pod parusami" („Pod żaglami"). Liczy ona 205 str., kosztuje zaledwie 100 zł. Wydanie polskie w opracowaniu.

Autor, D. Łuchmanow, obecny dyrektor technikum morskiego w Leningradzie opisuje przystępnie i ciekawie całe swe ciężkie ale barwne marynarskie życie. Zrazu jako chłopiec okrętowy — uczeń szkoły jungów — następnie jako młodszy oficer a wreszcie — samodzielny kapitan statku — przechodzi on wszystkie szczeble morskiej kariery.

Dostać się przy końcu XIX wieku na statek nawet w charakterze chłopca okrętowego bez protekcji nie było łatwo. Statki były prywatne i panował na nich niesłychany wyzysk marynarzy. Łuchmanowowi, który był wtedy uczniem szkoły jungów i musiał przejść obowiązującą praktykę letnią, udaje się zamustrować na niewielkim żaglowcu w charakterze — kucharza.

*

Czternastego dnia doczłapaliśmy do Geniczeska i rzuciliśmy kotwicę na redzie.

Następnego dnia przystąpiliśmy do załadunku soli.

Nigdy nie zapomnę tej potworności. Był tropikalny upał. Żeby nie płacić robotnikom nie tylko sami równaliśmy sól w ładowni, ale przesypywaliśmy ją ręcznie koszami z lichtug na statek. Żeby to wykonać, rozbieraliśmy na wprost luku nadburcie, tworzyliśmy „łańcuch" tj. jeden człowiek stawał na wiszącej desce za burtą, drugi u burty na pokładzie, trzeci przy luku, a „Stary" dwa kroki przed nami, między lukiem i burtą.

Załoga lichtugi nasypywała sól do pudowych) koszy i przerzucała je jeden za drugim naszemu chłopcu, ten podawał je drugiemu, ten znów następnemu. Ostatni stojący przy luku odwracał kosz nad ładownią i pusty już podawał „Staremu", który rzucał go na lichtugę. W ten sposób powstawał rzadki, jednak ciągły łańcuszek, którego ruchu nie można było zatrzymać nawet na jedną minutę.*

Kiedy dziesięciotonowa lichtuga opróżniała się i druga zaczęła podsuwać się na jej miejsce, schodziliśmy do ładowni trymować sól. Pracowaliśmy oczywiście na bosaka i sól straszliwie żarła spocone nogi. Butów żałowaliśmy. Buty trzeba było stale oszczędzać, a nogi — nie zepsują się! Jeśli obleżą ze skóry, to przecież znów narośnie druga.

Jednakże cierpiały nie tylko nogi. Drobna sól sypała się za kołnierze rozpiętych spoconych koszul i wywoływała straszliwe swędzenie całego ciała.

Nawet nasi dorośli chłopcy tak wyczerpywali się tą pracą, że wieczorem, kiedy siadali do kolacji, nikt nie mógł jeść. Ręce drżały im tak, że zupa wylewała się a łyżki stukały o zęby.

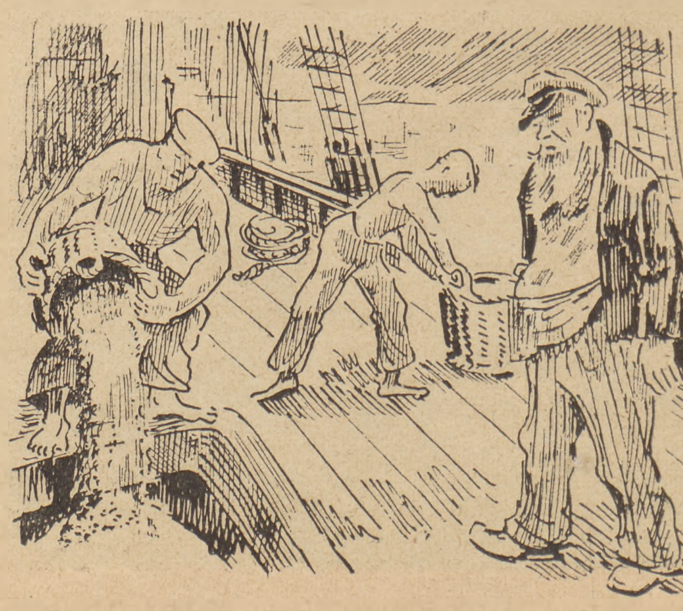
„Stary" ledwo trzymał się na nogach. A ja, gdyby nie minuty, w czasie których wybiegałem z ładowni do kuchni, zajrzeć do gotującej się zupy albo kaszy (pełniłem dodatkową funkcję kucharza) nie wytrzymałbym tempa pracy, tym bardziej że jeszcze bolała mnie niedawno oparzona noga.

Przy takim systemie pracy i małej ilości ludzi, ładowanie szło wolno. Udawało się nam przesypać do południa jedną lichtugę a drugą po południu, razem 20 ton.

Kapitan jeździł codziennie sam na targ po prowiant pustą wyładowaną lichtugą, ponieważ nie było komu wiosłować na szalupie.

Czwartego dnia postoju zaczęła się psuć pogoda. Niebo zaciągnęło się ciężkimi ołowia-

...Ostatni stojący przy luku odwracał kosz nad ładownią...



* jeden pud = 16 kilogramów.



...Uważnie śledzimy ze „Starym" przez cenną kapitańską lunetę...

nymi chmurami, od morza dmuchnął porywisty wiatr. Reda zapieniła się a na płyciznach powstały wysokie fale.

Ostatnia wyładowana już lichtuga dobiegła pod żaglami do brzegu w ciągu kilku minut.

Nie mogliśmy wyjść w morze bez żywności. Nasze zapasy zakupione na Kerczu dawno skończyły się, a to co kapitan przywoził z targu, zjadaliśmy tegoż dnia.

Trzeba było posłać szalupę po prowiant, a i słodkiej wody w beczce, która stała na pokładzie zostało niewiele.

Wobec tego Borzenko wraz z dwoma chłopcami popłynął wiosłową szalupą na brzeg.

Uważnie śledziliśmy ze „Starym" przez cenną kapitańską lunetę nurkującą wśród fal szalupkę i kiedy olbrzymia grzywiasta fala porwała ją na swój grzbiet i wyrzuciła z rozpędem daleko na piaszczystą wydmę, obaj mimo woli odetchnęliśmy, a „Stary" nawet się przeżegnał.

— No, Mitro, módl się teraz żeby ścichł wiatr i pomógł im szybko wrócić na statek. Inaczej — grozi nam dwóm ostry głód.

Sam wiedziałem, że przy tym wietrze i falach bijących o brzeg wykluczony jest powrót szalupy.

Przyszła noc. Wiatr zmienił się w prawdziwy sztorm i basowo wył w olinowaniu.

Zachciało się nam jeść. Ale resztki barszczu odłożyliśmy przezornie na jutro. Zagotowaliśmy herbaty, zebraliśmy niedojedzone ongiś skórki od chleba i położyliśmy się spać, oczekując co będzie dalej.

Nastał ranek. A wiatr wzmagał się i wzmagał stale.

Statek szarpało na kotwicach. Tylko patrzeć jak pękną liny albo wyrwie się kabestan.

Skrzypi nasz biedny kecz i rzuca się na wszystkie strony jak serce dzwonu.

Oto już zaczęły wdzierać się fale na pokład.

Spróbowaliśmy ze „Starym" pompować wodę, która ukazała się w zenzie.

Około południa zaczęło ścichać i odzyskaliśmy humor. Zjedliśmy resztki wczorajszego barszczu i chleba, znaleźliśmy trochę kaszy jaglanej i ugotowaliśmy ją.

Około szóstej wieczorem ucichło zupełnie, falowanie ustało i tylko ciężkie, ciemne chmury kłębiły się i właziły jedna na drugą i biegły nisko, nisko tuż nad samą głową.

Nie spuszczaliśmy wzroku z brzegu. Mimo ciszy wciąż jeszcze był przybój na brzegu i nasza szalupka leżała daleko wyciągnięta na piasku. Nikt do niej nie podchodził.

Nagle powietrze nieoczekiwanie drgnęło, zawyło i straszliwy szkwał położył statek na bok.

Nie zdążył on odwrócić się na kotwicach i wyprostować, gdy olbrzymia fala wtoczyła się na pokład, uderzyła w nadbudówkę kuchenną i rozbiła ją na drzazgi.

Rzuciliśmy się na ratunek desek i naczyń kuchennych. Ale druga fala wybiła część nadburcia i zmyła kompletnie wszystko z pokładu. Ledwośmy ocaleli chwyciwszy się w porę za wanty.

Szkwał przeszedł. Wiatr jednak, odpadłszy trzy rumby ku wschodowi, wzmógł się znów z poprzednią siłą.

Położenie stało się krytyczne. Spostrzegliśmy, że wicher zerwał pokrywę z beczki, w której była słodka woda i do jej resztek dostała się słona woda morska.

W dodatku zaczynało przybywać wody w zenzie. „Stary" całkiem upadł na duchu. Starałem się go pocieszyć, ale on tylko machał ręką.

— Nie damy rady Mitro — mówił słabym starczym głosem. Znam tę pogodę. Może podmuchać tak nawet miesiąc. Nie damy rady...

Nie traciłem jednak nadziei i skrupulatnie przeszukiwałem wszystkie skrzynie i zakamarki wydłubując okruszynki chleba i sucharów.

Rano i wieczór gotowałem na zrobionej przeze mnie kuchence herbatę i nie zwracając uwagi na straszliwy, pobudzający do wymiotów smak, piłem sam i zmuszałem do picia „Starego".

Piątego dnia skończyliśmy ostatnią okruszynę chleba i wypiliśmy ostatnią kroplę naszej na poły słonej wody.

Z tą chwilą zaczęliśmy żuć suchą herbatę i woskowe świece, które znaleźliśmy za obrazem. Świece wywoływały ślinę, co nieco łagodziło wyschnięte na wiór usta.

Pusty żołądek doskwierał i w swoisty sposób uciskał w czasie pracy. A trzeba było pracować, żeby nie dopuścić do podnoszenia się wody w zenzie.

Ostatnie dwa dni nie mieliśmy już siły pracować przy pompie pojedynczo, a poruszaliśmy rączką pompy we dwóch. Pompowaliśmy pół godziny a dwie godziny musieliśmy odpoczywać. Zresztą może to nam się tylko tak wydawało, bo przecież nie mieliśmy zegara.

Szóstego dnia „Stary" oświadczył, że umiera i że jest mu już wszystko jedno. Położył się na pokładzie koło szturwału i przykrył się kapotą, którą zaciągnął również na głowę.

Spróbowałem pompować sam, jednak po kilku minutach rzuciłem robotę i położyłem się niedaleko towarzysza.

Chwilami zapadałem w ciężki, pełen koszmarnych widziadeł sen.

Nagle nad ranem ocknąłem się i od razu przyszedłem do siebie. Obudził mnie księżyc świecący prosto w twarz.

Z trudem wstałem i obejrzałem się. Statek nie szarpał się już na kotwicach. Wiatr ścichł.

Zrazu pomyślałem, że to sen. Jednak dojmujący ból ściśniętego i pustego żołądka wskazywał, że mogę wierzyć w rzeczywistość.

Ściągnąłem ze „Starego" kapotę i zacząłem nim trząść.

— Wstawajcie, „Stary"! Zjawiła się pogoda, wnet przypłynie szalupa. Wstawajcie!

„Stary" jednak bredził i nie otwierał oczu.

Wreszcie już całkiem rano udało mi się go ocucić. Ledwie dociągnął się do burty i zaczął patrzeć uporczywie na brzeg. Usiadłem obok niego i też nie odrywałem oczu od plaży.

Już świtało, gdy zorientowaliśmy się, że przy naszej szalupie kręcą się ludzie.

Oto pociągnęli łódkę ku wodzie...

Oto spuścili ją na wodę...

Siadają do szalupy...

Wiosłują...

Wyprostowaliśmy się jak się tylko dało i zaczęliśmy machać rękami.

W ciągu kilku minut szalupka z prowiantem podpłynęła do burty.

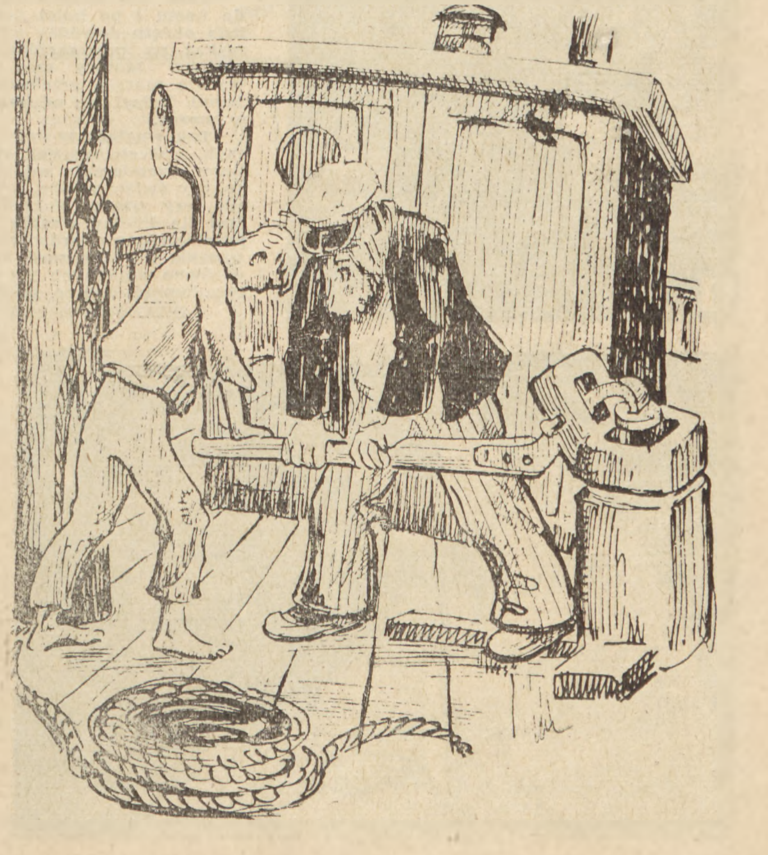
Skończył się głód.

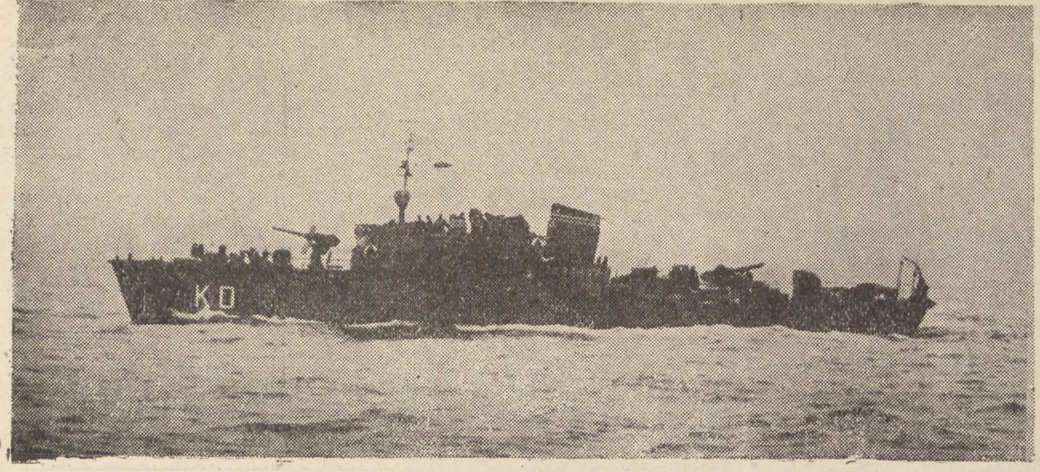
*

Tak, ciężkie były pierwsze „kroki" na morzu. Nikt podówczas nie ułatwiał praktyki młodemu uczniowi. W następnym numerze podamy dalszy ciąg morskiej kariery Łuchmanowowa.

opracował
M. I. CHALSKI
ilustr. C. Zborowski

...poruszaliśmy rączkę pompy we dwóch...







7

TRAŁOWCE

Ciężka i niebezpieczna, lecz jakże odpowiedzialna jest służba na trałowcu! Nie ma w niej błyskotliwości i emocji ataków niszczyciela czy okrętu podwodnego, nie ma w niej szybkości ścigacza, nie ma wreszcie huku artyleryjskiego salwy krążownika. Mimo to — bez trałowca nie można przeprowadzić żadnej operacji desantowej. Toteż marynarze zawsze cenią wysoko swych kolegów z trałowców.

Trałowce wyszły właśnie w szyku torowym ze swej bazy. Załogi przygotowały w międzyczasie wszystkie urządzenia i aparaty do wykrywania „czarnego niebezpieczeństwa". Ułożono wzdłuż burt pływaki wielkiego trału (fot. 1). Gdy dywizjon rozwinął się w szyku czołowym. padł rozkaz rozpoczęcia pracy. Szybko zlatują za burtę pływaki, wyciagają się liny holownicze. Trałowanie rozpoczęte. Okręty wolno posuwają się naprzód a za nimi ciągną się pływaki trałów. W maszynowni wachta służbowa czuwa przy motorach (fot. 2), gotowa w każdej chwili wykonać rozkaz, przekazany z pomostu dowódcy za pośrednictwem telegrafu maszynowego.

W radiostacji dyżurny radiotelegrafista, utrzymuje stałą łączność z bazą, przyjmując rozkazy i przekazując meldunki (fot. 3).

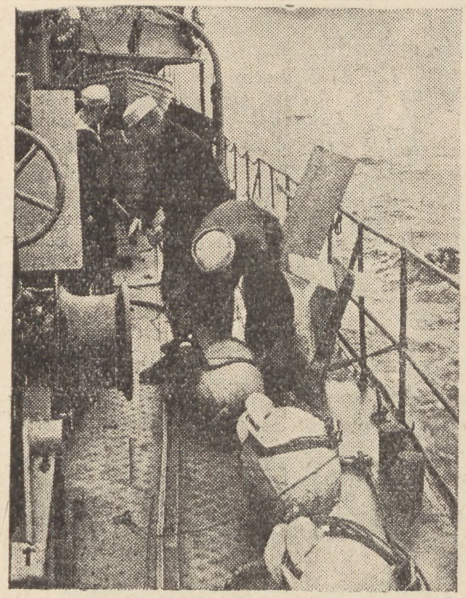
Wtem za rufą spostrzeżono pływajacą minę. Widocznie trał odciął ją od kotwicy! Natychmiast pada rozkaz — „Zniszczyć!". Obsługa nkm-u żywo zabiera się do dzieła (fot. 4). Mimo dość wysokiej fali wystarczają trzy krótkie, ale celne serie. Potężna detonacja wstrząsa powietrzem, burzy wody Bałtyku, zalewając pokład trałowca ulewą morskiej wody. Koniec trałowania.

Niebezpieczna jest praca na trałowcu. W każdej chwili narażony jest on na niebezpieczeństwo wylecenia w powietrze na minie. W czasie wojny może też ulec uszkodzeniu podczas walki z nieprzyjacielskim okrętem czy samolotem. Załoga, choć zadaniem jej jest walczyć do ostatka, musi być zawsze gotowa do opuszczenia tonącego okrętu jeśli nie ma już nadziei utrzymania go na powierzchni. Alarm opuszczenia statku gromadzi przy burcie całą załogę ubraną w pasy ratunkowe. Tym razem skakać do wody nie trzeba. To tylko ćwiczenie (zdj. 5).

Lecz oto zajęcia skończone, okręty wpływają do portu i po kolei dobijają do nabrzeża. Sygnalista okrętu dowódcy dywizjonu przekazuje ostatni rozkaz na poszczególne jednostki. Brzmi on zapewne: „Motory stop, tak stoimy" (zdj. 6 i 7). Wachta morska przekazuje obowiązki wachcie portowej. Załogi idą odpoczywać. Jutro znowu wyjście w morze.

Tak wygląda w dużym skrócie dzień na trałowcach, małych, szarych okrętach, które od świtu do nocy przemierzają wodne bezkresy, bez względu na to, czy świeci słońce, czy pada deszcz, czy jest ciepło, czy zimno. Nagrodą za szarą, żmudną prace jest dla dzielnych załóg każda zniszczona mina, jest bezpieczeństwo torów wodnych, czy wreszcie ciche uznanie i wdzięczność kolegów z innych jednostek, zarówno wojennych jak i handlowych. Nagrodą jest świadomość dobrze spełnionego obowiązku.

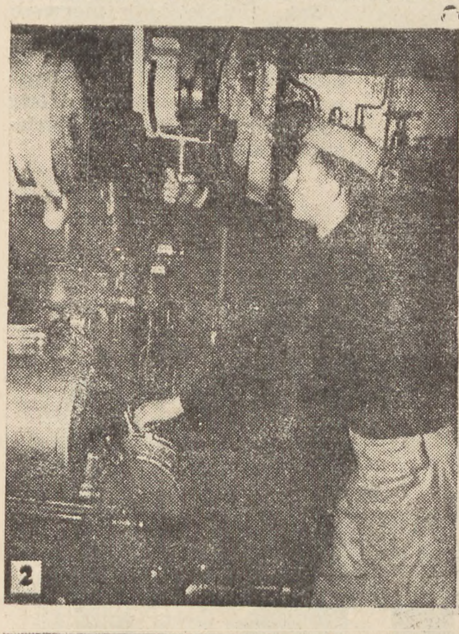
(wszystkie zdjęcia — WAF Uklejewski)



1



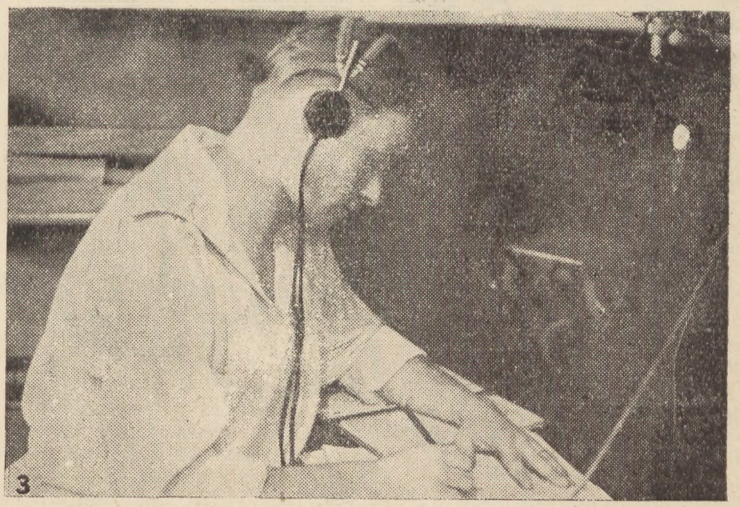
6



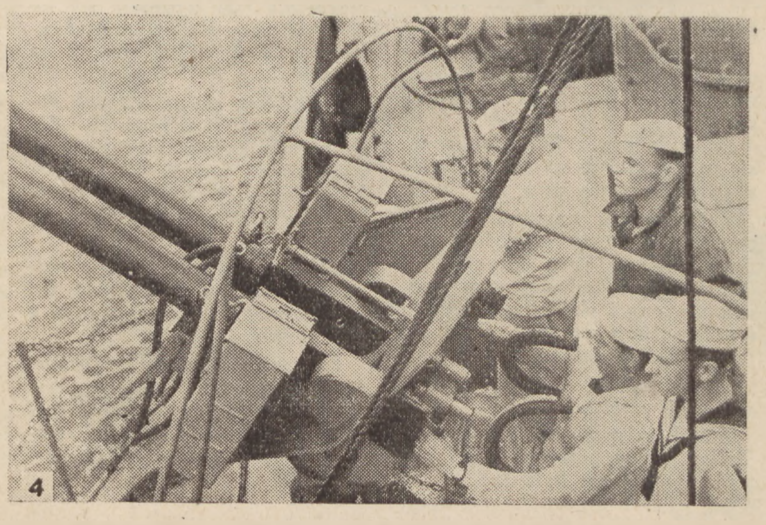
2



5



3



4

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY (2)

TEMAT II
ŻYWIOŁ MORSKI

Wycieczka na Wybrzeże dała nam ogólną orientację w sprawach morskich, uświadomiła ich znaczenie i rozwój w Polsce Ludowej. Trzeba teraz przystąpić do szczegółów, a przede wszystkim poznać morze jako potężny żywioł przyrody, który przy pomocy takich urządzeń technicznych jak statki i porty ludzkość potrafiła wykorzystać do własnych celów. Potem skierujemy uwagę na narzędzia techniki służące do opanowania żywiołu morskiego.

GDZIE SZUKAĆ WIADOMOŚCI?

To, co o morzu wspomina się w szkolnych podręcznikach geografii lub biologii, jest trochę nie wystarczające. Dlatego trzeba nam zajrzeć do kilku tanich i dostępnych książek, świeżo wydanych przez Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych (PZWS):

a) K. Demel „Biologia morza". (wyd. 1949), cena zł 200.—
b) H. Radlicz Rühlowa „Geologia i geografia fizyczna", (wyd. 1949), cena zł. 100.—
c) T. Kopcewicz „Atmosfera ziemi", cena zł 70.—

Najważniejsze wiadomości o żywiole morza i ściśle z nim związanym żywiole wiatru zawarte zostały w 2 artykułach ogłoszonych w „Młodym Żeglarzu" w półroczu I.

d) „Przyroda morza" w n-rze 5 z maja 1949.
e) „Przyjaciel żeglarza wiatr" w n-rze 6 z czerwca 1949.

JAK UPORZĄDKOWAĆ WIADOMOŚCI?

Skoro przeczytaliśmy już wskazane źródła a)—e), lub jedynie a)—c), a w ostateczności tylko artykuły z „Młodego Żeglarza" d) i e) — musimy uporządkować w głowie zebrane wiadomości i ułożyć je w grupy zagadnień oraz sprawdzić, czy utrwaliły się nam w pamięci, próbując odpowiedzieć na kilka pytań. Najważniejsze wiadomości o żywiole morskim dadzą się ująć w 5 zagadnieniach, przy każdym zastanówmy się nad odpowiedziami na następujące pytania:

DOBRE WYNIKI

Odpowiedzi na pytania związane z I tematem kursu wypadły dobrze, 4 proc. jest b. dobrych 35 proc. — dobrych, 52 proc. dostatecznych, 9 proc. — niedostatecznych.

NAGRODY PCWM!

Dyrektor PCWM — interesując się kursem — przyznał w nagrodę 15 kursantom za odpowiedzi b. dobre po egzemplarzu wydawnictwa „Porty polskie".

Oto nazwiska nagrodzonych:

Andruszkiewicz Józef (1.18) z Morąga.
Domański Jerzy (1.17) z Giżycka.
Grędalski Tadeusz (1.16) z Glinika Mariampolskiego.
Gruchała Edmund (1.16) z Wielkiego Klincza.
Kuśmirek Władysław (1.18) z Darłowa.
Rzepecki Czesław (1.18) z Wrocławia.
Siwek Jerzy (1.16) z Pa protni.
Staszewski Zygmunt (1.17) z Gliwic.
Szewczyk Bogusław (1.15) ze Słupska.
Trybulski Michał (1.16) z Lublina.

KURS TRWA...

Tylec Jerzy (1.17) z Chorzowa.
Walenta Zbigniew (1.17) z Radomska.
Wianecki Zdzisław (1.18) ze Stalowej Woli.
Zommer Jerzy (1.16) z Gostynia Wlkp.
Żygłowicz Tadeusz (1.17) z Nowego Sącza.

Książki zostały rozesłane pod adresami podanymi na zgłoszeniu.

KORSARZE NA OPUSTOSZAŁYM WYBRZEŻU

Wśród odpowiedzi znaleźliśmy kilka sensacji. Ktoś twierdził w punkcie 4, że do najważniejszych zajęć ludności Wybrzeża należy korsarstwo i galernictwo, ktoś inny podał, że wg. niego 1 mieszkaniec Wybrzeża wypada na 1 800 000 Polaków, z czego by wynikało, że nad morzem, w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i wszystkich portach i miejscowościach mieszka ogółem 14 ludzi.

WROCŁAW PROWADZI!

Największe zainteresowanie kursem wykazało woj. wrocławskie, a z kolei krakowskie i poznańskie. Najmniej zgłoszeń jest z białostockiego, olsztyńskiego, kieleckiego i pomorskiego.

PRZYJMUJEMY NADAL ZGŁOSZENIA!

W ogóle zgłoszeń jest znacznie mniej niż przewidywano. Przyczyną tego był zbyt krótki termin (do 20.X.) zwłaszcza, że wrześniowy numer „Młodego Żeglarza" rozszedł się z dużym opóźnieniem. Uwzględniając to — przyjęto bez wyjątku wszystkie zgłoszenia spóźnione. Można też zgłaszać się nadal na formularzu z niniejszego n-ru, rozpoczynając kurs od tematu II. Zgłoszenia na formularzu z poprzedniego n-ru stają się nieważne od chwili wyjścia z druku świeżego numeru, który przynosi gotowe rozwiązania. W ogólnej punktacji spóźnieni tracą punkty za I temat, mogą jednak nawet prześcignąć dawniejszych kursantów, o ile należycie starannie przerabiać będą tematy kursu.

Omówienie pytań kursantów znajdziecie na następnej stronie.

Stawianie dalszych pytań odłożymy na później a do rozwiązania zadań II tematu dołączymy rzeczowe i zwięzłe uwagi własne o kursie.

I. POWSTANIE I PRZEKSZTAŁCANIE SIĘ MÓRZ.

Jak powstały morza? Czy ich pierwotne rozmieszczenie było takie jak obecnie? Co się tworzy na dnie morza? Jakim przemianom ulegają brzegi morskie? Jaka jest obecnie powierzchnia mórz na świecie? Jaka jest głębokość przeciętna a jaka największa?

II. WODA MORSKA.

Skąd się wzięła sól w morzu? Jaki jest procent zawartości soli w oceanach? Jakie właściwości posiada woda morska dzięki domieszce soli? Od czego zależy temperatura wody w warstwie wierzchniej morza? Jakie temperatury panują w głębinach? Jak głęboko dociera światło? Od czego zależy przezroczystość wody? Co ile metrów w głąb morza wzrasta ciśnienie o 1 atmosferę?

III. RUCHY WODY MORSKIEJ.

Co powoduje falowanie wody? Czy cząsteczki falującej wody przesuwają się w kierunku poziomym? Jakie są przyczyny prądów morskich? Jakie znasz prądy morskie na oceanach? Co jest powodem przypływów i odpływów? Ile razy na dobę pojawia się przypływ i ile razy odpływ?

IV. ATMOSFERA.

Od czego ogrzewa się powietrze? Co powoduje zmiany ciśnienia? Czym się mierzy ciśnienie powietrza? Co to jest wiatr? Od czego zależy jego siła? Dlaczego silny wiatr jest niebezpieczny dla żeglugi? Skąd się biorą chmury?

V. ŻYCIE W MORZU.

Czy rośliny mogą się rozwijać na wielkich głębokościach? Czy w morzu żyją ssaki? Co to jest plankton? Czy między rozmieszczeniem łowisk rybackich na morzach a planktonem zachodzi jakiś związek?

---

1. Trochę wyobraźni! Wyparowuje wszystka woda z mórz. Pozostała sól zostaje równomiernie rozsypana po powierzchni całej kuli ziemskiej. Jak gruba będzie jej warstwa, skoro w litrze wody morskiej jest przeciętnie 35 g soli o ciężarze właściwym 2? (O inne dane potrzebne np. do obliczenia objętości wody w morzach trzeba się samemu postarać).

2. Ile atmosfer wynosi ciśnienie w najgłębszym miejscu dna morskiego i gdzie się ta największa głębina świata znajduje?

3. Rozważ takie zdarzenie. W dniu 1 maja 1948 r. na południowym cyplu Florydy wrzucono do morza zapieczętowaną butelkę a wyłowiono ją w dniu 22 października 1949 w okolicy portu Murmańska. Czym to wytłumaczyć? Ile mil morskich na dobę przebywała butelka, skoro wiesz, że mila morska równa się 1 852 m, a odległość przebytą przez butelkę obliczysz sobie z mapy?

4. Czy jest jakiś związek przyczynowy i jaki między promieniowaniem słonecznym a falowaniem powierzchni morza?

5. Wymień przynajmniej po 2 nazwy — roślin morskich:

ssaków morskich:

zwierząt żyjących tylko na dnie morza:

morskich ryb wędrownych:

ryb morskich pojawiających się ławicami:

6. Uwagi o kursie korespondencyjnym: czy jest za trudny czy za łatwy?, co się podoba a co nie? Co chciałbyś zmienić?

(Tu zgiąć)

2

województwo

nazwisko i imię

adres

ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY

(do wypełnienia dla zgłaszających się po raz pierwszy)

1. czy zamierza kandydować do szkolnictwa morskiego, do jakiej szkoły?
2. czy odpowiada wymaganiom co do zdrowia, wagi, wzrostu?
3. czy należy do Koła Przysposobienia Marynarskiego „Służba Polsce" i jakiego?
4. data urodzenia: /
5. do jakiej szkoły i której klasy uczęszcza lub w jakim zawodzie pracuje?
6. zawód ojca (matki), jeśli rolnik — ile ha ziemi?

OMÓWIENIE I TEMATU

Większym lub mniejszym nakładem starania opracowaliście odpowiedzi na pytania związane z I tematem korespondencyjnego kursu przygotowawczego. Wasz wysiłek został odpowiednio oceniony i wyraża się w punktacji, która będzie co miesiąc wzrastać o nowe punkty, aż zdecyduje o wyniku końcowym kursu. Zastanowimy się teraz wspólnie nad odpowiedziami.

1 PYTANIE: Na czym polega znaczenie morza?

ODPOWIEDŹ: **a) morze jest tanim szlakiem komunikacyjnym, obejmującym cały świat,**
b) morze jest źródłem surowców spożywczych (ryb) i przemysłowych,
c) morze i jego brzegi są miejscem uzdrawiającego odpoczynku i wzmocnienia sił,
d) poza tym można dodać, że w dotychczasowej epoce wojen morze było dobrą, ochronną granicą.

Większość z Was zwróciła uwagę na wszystkie te punkty.

2 PYTANIE: Ile razy zwiększyła się długość naszego brzegu morskiego w porównaniu z rokiem 1939?

ODPOWIEDŹ: **około 3,5 razy (3,55).**

Przed rokiem 1939 brzeg morski ciągnął się na długości 140 kilometrów licząc w to oba brzegi Helu od zatoki i otwartego morza.

Obecnie nasz brzeg ma 497 km, również z Helem liczonym obustronnie (ale nie wliczając brzegów zalewów Wiślanego i Szczecińskiego jako nie mających charakteru wód morskich).

W obliczeniach Waszych braliście nieraz pod uwagę przedwojenne Wybrzeże bez Helu lub obecne brzegi morza i zalewów, toteż odpowiedzi wypadały inaczej, co jednak nie było poczytane Wam za błąd.

3 PYTANIE: Na ilu Polaków wypada 1 mieszkaniec Wybrzeża?

ODPOWIEDŹ: **1 mieszkaniec Wybrzeża wypada na 40 Polaków.**

Tu napotkaliście na trudności, ale można było je przełamać. W materiałach wskazanych do I tematu można było znaleźć aktualne liczby ludności głównych miast Wybrzeża oraz mniejwięcej ludność małych miast i wsi. Natomiast było błędem uważać za mieszkańców Wybrzeża wszystkich mieszkańców województw nadmorskich.

Zespół trzech miast Gdańska, Gdyni i Sopotu liczy 350 000 mieszkańców, a Szczecin osiągnął 200 000, Elbląg przekroczył 30 000. Małe parotysięczne miasta portowe: Ustka, Darłowo, Kołobrzeg i Świnoujście, miejscowości i porty rybackie: Jastarnia, Hel, Władysławowo, Łeba, miasteczka: Frombork, Puck, Kamień oraz szereg uzdrowisk nadmorskich miejscowości rybackich, wsi i osad posiada razem w przybliżeniu około 70 000. W sumie na Wybrzeżu — zarówno nad morzem jak i pobliskimi wodami zalewów, mieszka około 650 000. Przyjmując, że ludność Polski wzrosła obecnie do 26 milionów otrzymamy w przybliżeniu stosunek 1 do 40.

4 PYTANIE: Wylicz najważniejsze związane z morzem zajęcia ludności Wybrzeża?

ODPOWIEDŹ: **na statkach i w przedsiebiorstwach żeglugowych, w portach przy obsłudze ładunków i statków, w budownictwie portowym i morskim, w obsłudze urządzeń nawigacyjnych, w stoczniach, w rybołówstwie i przetwórstwie rybnym, w przemyśle portowym i pomocniczym stoczniowym, w obsłudze wczasowiczów, w urzędach, w szkolnictwie i instytucjach kulturalnych związanych z morzem.**

Pytanie 4 podobnie jak 3 miało na celu nakłonienie Was do zastanowienia się nad życiem i pracą Wybrzeża, do przebiegnięcia wyobraźnią przez wszystkie skupiska ludzkie i prześledzenie zadań i funkcji zamieszkujących tam ludzi.

5 PYTANIE: W jakich miejscowościach nadmorskich kończą się linie kolejowe? Między jakimi miejscowościami linia kolejowa biegnie przy morzu?

ODPOWIEDŹ: **Gdańsk-Nowy Port; Gdynia-Port Oksywie; Hel; Łeba; Ustka-Koszary; Darłowo; Kołobrzeg; Odra-Port oraz wąskotorowa Mrzezino. Przebiegają przy morzu na odcinkach: Sopot—Gdynia, Puck—Hel, Ustka—Ustka-Koszary, Ustronie Morskie—Kołobrzeg, Międzyzdroje—Odra-Port oraz wąskotorowa: Niechorze—Trzęsacz.**

Ograniczamy się do miejscowości nadmorskich a nie nadzalewowych.

Celem tego pytania było nakłonienie Was do rozpatrzenia się w sieci kolejowej rejonu Wybrzeża stanowiącej podstawowy łącznik z zapleczem.

KANDYDACI DO PSJ!

Pamiętajcie, że egzamin wstępny będziecie zdawać z polskiego, matematyki, fizyki i nauki o Polsce Współczesnej. Zwracajcie na te przedmioty baczną uwagę, bo od Waszej pilności w szkole zależy spełnienie marzeń o morzu.

ODPOWIEDZI NA PYTANIA

SPRAWY KORESPONDENCYJNEGO KURSU PRZYGOTOWAWCZEGO

Kurs potrwa do kwietnia lub maja 1950 r. Wszystkie odpowiedzi są oceniane i punktowane. Stałe wyniki ujemne spowodują skreślenie z kursu. Ogólna ocena wniesiona będzie na formularz podania do PSJ i będzie miała wpływ na pierwszeństwo w przyjęciu, o ile wynik egzaminu i badania lekarskiego nie bedzie ujemny. Kurs ułatwia dostanie się do PSJ, ale nie daje 100 proc. gwarancji. Należyty stan zdrowia, zdany egzamin i odbyty kurs to dopiero 100 proc. gwarancji. Na zakończenie kursu egzaminów ustnych nie będzie, ale kurs przygotowuje do egzaminu wstępnego do PSJ. Osobnych zaświadczeń z ukończenia kursu nie będzie. Sam kurs nie daje żadnych praw do służby na statkach, ani nie zapewnia przyjęcia do Mar. Woj. Na inne pytania znajdzie się odpowiedź po uważnym przeczytaniu regulaminu kursu w poprzednim numerze.

SPRAWY PSJ, PSM I PCWM

W roku 1950 przyjmowane będą do PSJ roczniki 1932-1935. Roczniki 31 i starsze oraz 36 i młodsze nie mają szans, chyba że zarządzenie o zapisach, jakie się ukaże na wiosnę — wprowadzi jakieś zmiany. Zarządzenie to poda szczegóły, terminy itp., o czym niezwłocznie zawiadomi „Młody Żeglarz". Ilu zostało przyjętych w r. 1949 oraz ile będzie miejsc w r. 1950, tego nie podaje się do wiadomości publicznej. Nauka, wyżywienie i umundurowanie w PSJ i PSM jest bezpłatne. Zaleczone zęby uważane są za dobre. Lekarz określa, czy budowa jest prawidłowa. Umiejętność pływania jest bardzo pożądana. Zeszłoroczni kandydaci kandydować mogą ponownie, o ile wiek nie stoi na przeszkodzie. Na liczne prośby — ogłosimy w jednym z następnych numerów tematy zadań egzaminacyjnych z r. 1949. Do PSM w r. 1950 z pominięciem PSJ nie można być przyjętym. Duża matura nie daje żadnych przywilejów w dostaniu się do PSJ. Pożądani są kandydaci z praktyką mechaniczną. Ukończenie PSJ daje prawo do zatrudnienia na statkach handlowych i do ubiegania się o przyjęcie do PSM. Nauka w PSM trwa

ciąg dalszy na str. 23

OBJAŚNIENIA

OSTATECZNY TERMIN WYSŁANIA ODPOWIEDZI I ZGŁOSZENIA UPŁYWA DNIA 1 GRUDNIA 1949 ROKU.

Wszyscy ci, który już się zgłosili na korespondencyjny kurs przygotowawczy poradzą sobie bez trudu z wysłaniem niniejszego formularza. Nie potrzebują oni wypełniać rubryk zgłoszenia z informacjami personalnymi, gdyż to już raz zrobili. Po wpisaniu odpowiedzi i uwag o kursie dodają nazwę województwa, imię i nazwisko, adres własny i wysyłają formularz nalepiony na kartce pocztowej do „Młodego Żeglarza".

Natomiast zapisujący się po raz pierwszy powinni przed wysłaniem odpowiedzi i zgłoszenia zapoznać się z poniższymi objaśnieniami:

1. **Formularz odpowiedzi i zgłoszenia pomyślany jest tak, aby ułatwić pracę kierownictwu kursu. Miejsce na odpowiedź jest ograniczone, żeby się nie rozpisywać za szeroko, format jest ujednolicony i sprowadzony do rozmiarów karty pocztowej, aby sztywne jednakowe kartki dobrze się układały w kartotece. Przesyłanie formularza na kartce pocztowej ma poza tym na celu oszczędzenie Wam wydatków na znaczek 15 zł i kopertę, a nam pozwoli uniknąć straty czasu na otwieranie kopert.**
2. **Odpowiedzi należy najpierw opracować na brudno, żeby uniknąć kreśleń i poprawek i dopiero po sprawdzeniu wpisać na formularzu pod pytaniami, starannie, czytelnie, atramentem.**
3. **Z kolei wpisuje się nazwę województwa, gdyż zgłoszenia segregowane są wg województw, nazwisko i imię, adres i dokładne dane personalne.**
4. **Formularz wycina się dokładnie wg linii i smaruje klejem roślinnym po całej powierzchni zadrukowanej niniejszymi objaśnieniami, doczytawszy je przedtem do końca. Inne kleje powodują zamazanie pisma na odwrocie.**
5. **Na zasmarowanym klejem polu czerwonym kładzie się kartę pocztową za 10 zł stroną przeznaczoną na korespondencję na klej i przykleja uważając, żeby lewa krawędź karty biegła dokładnie wzdłuż krawędzi pola czerwonego. Potem zagina się pozostałą lewą część formularza i nakleja na stronie adresowej na jej lewej połowie przeznaczonej na adres nadawcy.**
6. **Kartę adresuje się do „Młodego Żeglarza", Gdynia, Al. Zjednoczenia 3 „Kurs Przygotowawczy" i wysyła najpóźniej 1 grudnia 1949 roku.**

PRZECZYTAJCIE REGULAMIN KURSU OGŁOSZONY W POPRZEDNIM NUMERZE „MŁODEGO ŻEGLARZA".



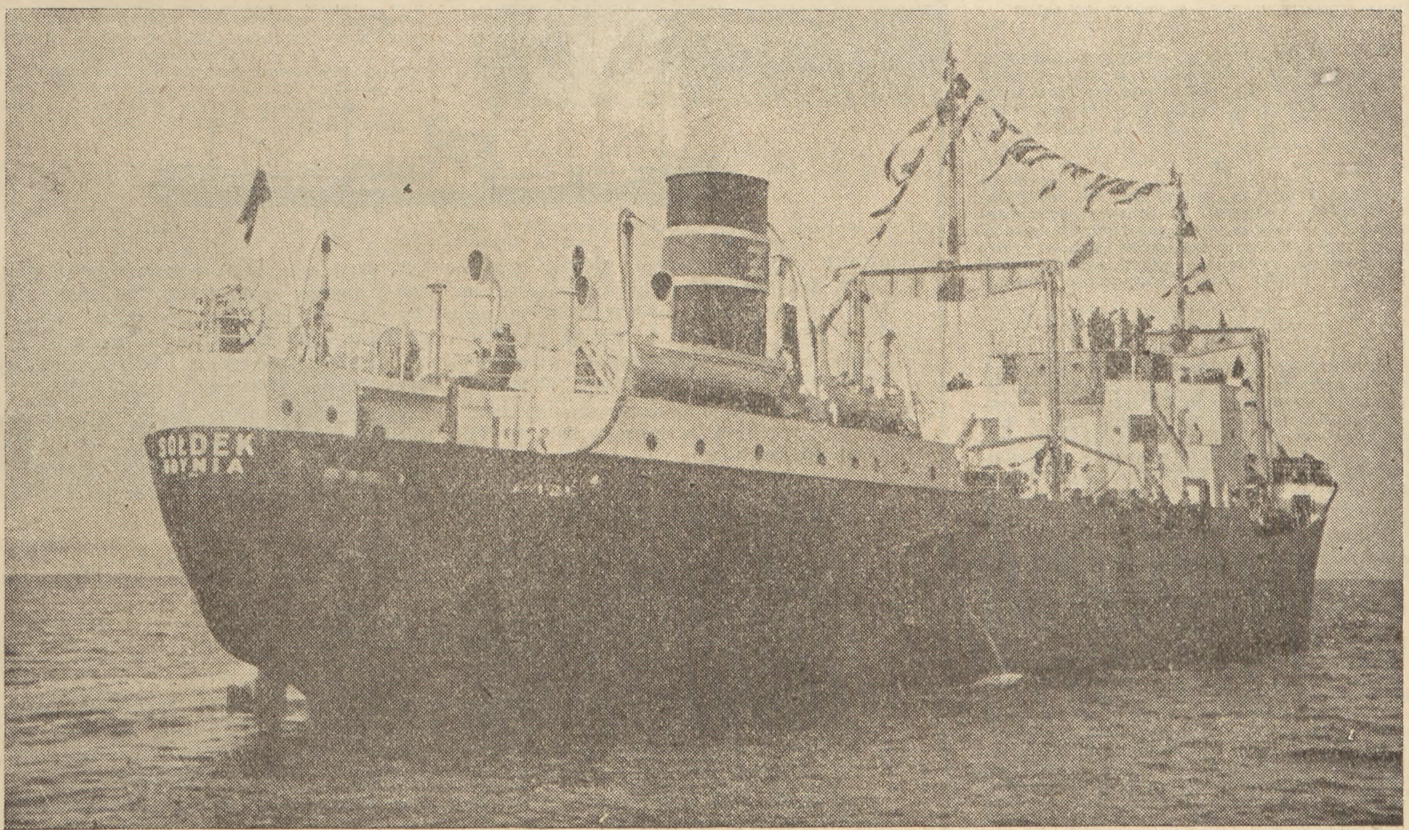
NASZA CHLUBA

Dwudziestego szóstego października węglorudowiec „Sołdek", pierwszy statek pełnomorski wykonany całkowicie w Kraju, wypłynął ze Szczecina z ładunkiem węgla dla Belgii. Tym samym „Sołdek" rozpoczął swą zaszczytną służbę pod banderą Polskiej Marynarki Handlowej.

Fakt ten jest potężnym krokiem na naszej drodze do stania się państwem morskim. Cała prasa, szczególnie prasa morska, poświęca mu dużo miejsca. I my zamierzaliśmy umieścić obszerny artykuł o znaczeniu i doniosłości tego wydarzenia. Zamierzaliśmy — ale ustaliliśmy w końcu by jednak zrobić inaczej: zamiast artykułu — dwa duże zdjęcia „Sołdka". Przyjrzyjcie mu się — jaki piękny! Może dla niektórych z Was będzie to jedyna okazja zobaczenia go?

Spójrzcie na zdjęcia, Czytelnicy i pomyślcie, że ten piękny, wielki statek — od stępki aż po topy masztów — wykonany został rękoma polskich robotników, na polskiej stoczni i według planów polskich inżynierów i techników. Zdajcie sobie sprawę, iż nasze sukcesy w budowie własnego tonażu na własnych stoczniach — sukcesy, które umacniają pozycję Polski w gronie narodów z mórz korzystających — są zasługą Rządu Ludowego, jego rzetelnego podejścia do spraw morskich, jego zrozumienia i konsekwencji w postępowaniu. Zdajcie sobie sprawę, że sukcesy takie są jedynie możliwe w ustroju sprawiedliwości społecznej, ustroju — który wyzwala niespożyte siły drzemiące w masach ludzi pracy.

W obcych portach, na dalekich morzach — statek noszący imię przodownika pracy, prostego trasera gdańskiej stoczni — statek piękny i udany — będzie najlepszym ambasadorem nowej Polski, najlepszym symbolem głębokich przemian jakie się w niej dokonały.



MORSKA KRONIKA ZSRR

Komisja kartograficzna im. J. M. Szokalskiego, zorganizowana przy Wszechzwiązkowym Instytucie Geograficznym zakończyła ostatnio ciekawą pracę: zestawienie pierwszego katalogu nazw geograficznych Antarktydy w języku rosyjskim.

Na podstawie posiadanych materiałów stwierdzono, że pierwsza rosyjska ekspedycja do Antarktydy dowodzona przez F. Bellingshausena i M. Łazariewa, nadała ponad 30 zatokom, przylądkom i wyspom Antarktydy nazwy rosyjskie.

Dziś, jak stwierdziła komisja, wiele z nazw szczególnie nazwy wysp leżących w pobliżu archipelagu Południowej Szkocji, na mapach zagranicznych zastąpiono nowymi, aby ukryć fakt, że zostały one zbadane i naniesione na mapy przez rosyjskich odkrywców.

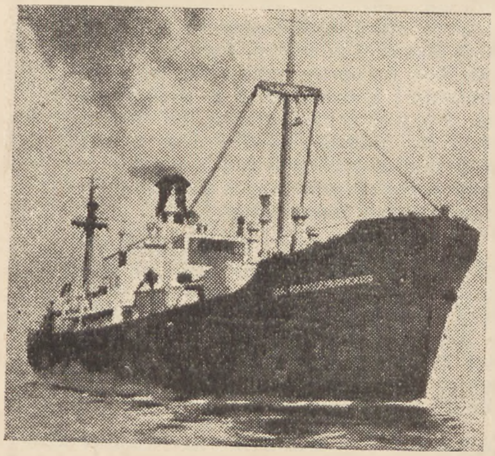
Omawiany katalog podaje poza tym obok nazwy wyspy czy przylądka, także geograficzne położenie, datę odkrycia i wyniki pierwszych badań, stając się cennym dowodem pierwszeństwa rosyjskich odkrywców w poznawaniu Antarktydy.

*

Na cześć zbliżającej się 32 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Listopadowej, załogi statków bazujących w portach Oceanu Lodowatego Północnego, postanowiły podnieść dodatkowo cyfrę przewiezionych w roku bieżącym towarów, przebyć ponad plan wiele setek mil bez remontów stoczniowych oraz podnieść szybkość statków. Z tym ostatnim projektem wystąpiła załoga parowca „Woroneż".

*

Robotnicy portowi w Izamile opracowali ostatnio nowe metody za- i rozładunku statków. Tak więc rozładunek przeprowadzano z obu burt. Przed jego rozpoczęciem odbywała się krótka odprawa robotników portowych, na



Statek radziecki „Zoja Kosmodemiańska"

której zapoznawano ich z rodzajem ładunku, jego opakowaniem i położeniem w lukach. Sposób powyższy pozwolił rozładować statek w czasie 3,5 raza krótszym, niż to przewidywała norma.

*

Kursanci trzeciego roku w Chersońskiej Szkole Morskiej odbywali w ramach wyszkolenia praktykę w miejscowych stoczniach, pomagając wydatnie załogom zakładów w ich pracy i w wykonaniu rocznego planu, zdobywając równocześnie wielki zasób wiadomości fachowych.

*

W żdanowskich zakładach budowy urządzeń portowych rozpoczęto produkcję nowych, ulepszonych wind ładunkowych, prostych w obsłudze i pozwalających na rozładunek luków bez pomocy specjalnych fachowców. Dalszą ich zaletą jest i to, że pozwalają wybitnie przyspieszyć, dzięki większemu udźwigowi, rozładunek statków.

*

Przed kilkunastu dniami powrócił na Bałtyk motorowiec „Dymitr Doński", który pod kierownictwem kapitana D. Newskiego odbywał rejs dookoła świata.

W końcu sierpnia r. ub. „Dymitr Doński" opuścił Leningrad i ruszył poprzez Bałtyk i Ocean Atlantycki do portów Ameryki Północnej. Stąd przez Kanał Panamski popłynął do radzieckich portów Dalekiego Wschodu.

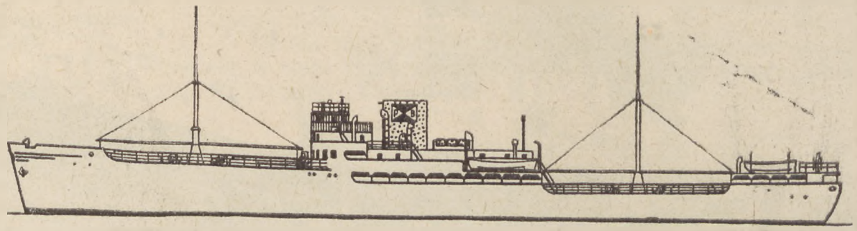
Po krótkim postoju we Władywostoku, kontynuowano rejs poprzez porty Oceanu Indyjskiego do Odessy. Stąd „Dymitr Doński" zabrał ładunek do portów Ameryki Północnej, aby wrócić następnie do portu w Leningradzie. Statek przebył dziesiątki tysięcy mil, nie odwiedzając ani razu stoczni. Wszelkie konieczne naprawy wykonywano podczas rejsu w warsztacie okrętowym.

POLSKA FLOTA HANDLOWA

(UZUPEŁNIENIE)

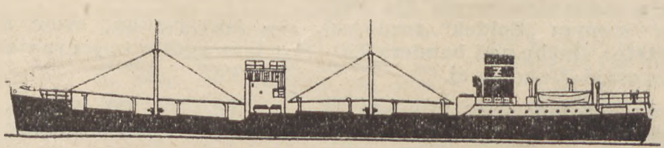
Uwaga ogólna: od października 1947 do czerwca 1948 prowadzony był w „Żeglarzu" dział „Polska Flota Handlowa", w ramach którego omówione zostały wszystkie posiadane przez nas jednostki. Ponieważ jednak skład floty stale się zmienia — redakcja zobowiązała się podawać co jakiś czas odcinki uzupełniające. Pierwsze uzupełnienie ukazało się w 25 numerze „Żeglarza" z grudnia 1948. „Młody Żeglarz" przejął zobowiązania redakcji „Żeglarza" i na życzenie Czytelników publikuje poniżej następny odcinek uzupełniający. Sylwetki statków reprodukowane są w skali 1 : 1000.

JEDNOSTKI NOWE:



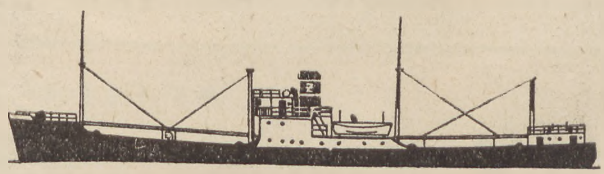
„CZECH", SPBU, (ex „California Express"), Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, chłodnicowiec, zbudowany w r. 1934 na stoczni Aktiebolaget Götaverken, Göteborg (Szwecja), 3 649 BRT, 2 219 NRT, 3 200 DWT, długość 107 m, szerokość 14 m, zanurzenie 6 i pół m, motorowiec, 2 czterotaktowe silniki Diesla o łącznej mocy 4 200 KM, 2 śruby, szybkość 15,5 węzła, cztery pokłady, wszystkie ładownie chłodzone, 12 miejsc pasażerskich, załoga 36 ludzi, obsługuje linię regularną Gdynia — Londyn.

Uwaga: Dawny bananowiec norweski, zakupiony przez Polskę w styczniu 1949 na miejsce „Lecha" który zatonął na minie.



„SOŁDEK", SPCI, Żegluga Polska, rudowęglowiec, zbud. w r. 1949 na Stoczni Gdańskiej, 2 005 BRT, 944 NRT, 2 585 DWT, długość 87 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5 m, parowiec (maszyna tłokowa, 4 cylindrowa, dwuprężna, systemu Lentza), 1 300 KM, 1 śruba, szybkość 11 węzłów, 1 pokład, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, statek samotrymowny, załoga 25 ludzi, zatrudniony w trampingu europejskim.

Uwaga: Pierwszy statek pełnomorski wybudowany całkowicie w Kraju. Pierwszy z serii sześciu. Rozpoczął służbę w październiku 1949



„PUCK", SPAT, Żegluga Polska, drobnicowiec, zbud. w r. 1949 na stoczni Swan Hunter & Wigham Richardson Newcastle on Tyne (Anglia), 1 165 BRT, 504 NRT, 1 494 DWT, długość 76 m, szerokość 11 m, zanurzenie 4 i pół m, parowiec (masz. tłokowa, dwuprężna, połączona z turbiną na parę odlotową), 1 050 KM, 1 śruba, szybkość 11,5 węzła, 2 pokłady, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, załoga 25 ludzi, zatrudniony przejściowo na linii regularnej Gdynia — Rotterdam — Antwerpia.

Uwaga: Jednostka bardzo zbliżona charakterystyką do s/s „Hel". Wybudowana w W. Brytanii na miejsce starego „Pucka", który zatonął w r. 1943 podczas nalotu niemieckiego na Bari.



„NAREW", SPAU, (ex?), Żegluga Polska, zbud. w r. 1938 na stoczni Nobiskrug GMBH Rendsburg (Niemcy), 218 BRT, 114 NRT, 315 DWT, długość 35 i pół m, szerokość 7 m, zanurzenie 2 i pół m, motorowiec (4 taktowy silnik Diesla), 165 KM, 1 śruba, 8,5 węzła, 1 pokład, załoga 10 ludzi, obsługuje linię regularną Szczecin — Stokholm.

Uwaga: Wrak poniemiecki wydobyty z dna portu szczecińskiego i odbudowany przez Stocznię Gdańską.

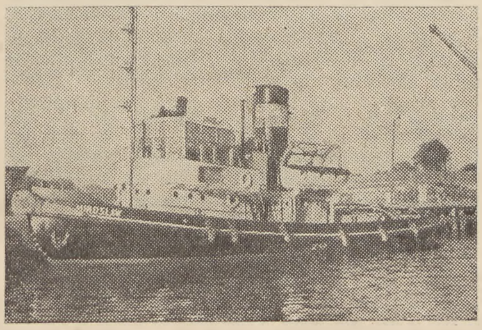
J. M.

NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

Ogólne przeładunki wszystkich naszych portów morskich wyniosły w pierwszych trzech kwartałach bieżącego roku 104 procent przeładunków zeszłorocznych za ten sam okres. Szczególny wzrost obrotów wykazał port w Szczecinie, który do końca miesiąca przeładował 151 procent masy towarowej z roku 1948.

Jeszcze na bieżący rok przewidziane jest oddanie do eksploatacji dalszych fragmentów nowego basenu do przeładunków masowych w porcie szczecińskim. Wślad za uruchomionym w maju br. Nabrzeżem Gliwickim — w początkach listopada rozpoczną się przeładunki na Nabrzeżu Katowickim. Planowo przebiegają również prace przy montażu dwóch wywrotnic wagonowych oraz przy taśmowcu, do którego części nadeszły ze Stanów Zjednoczonych. Znacznie zaawansowane są także prace przy budowie Nabrzeża Czechosłowackiego, stanowiącego ośrodek utworzonej w Szczecinie autonomicznej strefy czeskiej. W „przedpokoju" Szczecina — Świnoujściu — w dalszym ciągu trwają intensywne prace przy uruchamianiu nowoczesnej stacji bunkrowej oraz roboty wstępne przy budowie wielkiej bazy dla na-

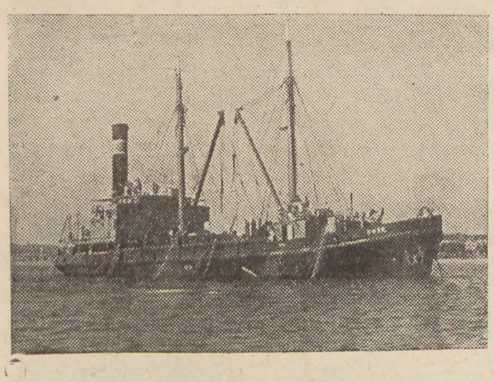


Nowy, piękny holownik Gdańskiego Urzędu Morskiego — „Mirosław"

szego rybołówstwa dalekomorskiego. Wszystko to wskazuje na to, iż w miarę oddawania do eksploatacji powyższych obiektów — obroty portu szczecińskiego będą nadal intensywnie wzrastać, wysuwając ten port na jedno z czołowych miejsc już nie tylko na Bałtyku ale i w Europie. Szczególnie mocną pozycję zyskuje Szczecin jako wielki ośrodek przeładunku towarów masowych.

Konsekwentna polityka Rządu — mająca na celu pełną aktywizację naszych portów nie ogranicza się do potów pierwszej klasy. Również i małe porty polskiego wybrzeża są stopniowo coraz mocniej zespalane z całością naszej gospodarki morskiej. Po początkowym okresie, kiedy to porty te użyte zostały dla przeładunku węgla — nastał obecnie czas na rozszerzenie asortymentu towarów przechodzących przez Kołobrzeg, Ustkę i Darłowo. Już obecnie przeładowują one zboże i włókno a w najbliższych tygodniach przepuszczą transporty eksportowe — cukru, gipsu, celulozy i niektórych artykułów technicznych.

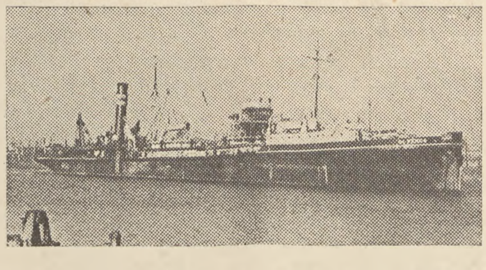
W związku z tym — aby polepszyć sprawność techniczną naszych małych portów — prowadzi się w nich szereg poważnych prac. I tak w Ustce dźwig pływający Przedsiębiorstwa



Statek ratowniczy „Smok", który prowadzi na redzie portu gdyńskiego prace związane z wydobyciem statku żeglugi przybrzeżnej — „Anna"

Robót Czerpalnych i Podwodnych oraz ekipa nurków tegoż Przedsiębiorstwa — pracują nad wydobyciem szeregu wraków zalegających port. Wyciągnięto już wraki ścigacza, dźwigu pływającego i pogłębiarki zdatnej do odbudowy.

W porcie Darłowo buduje się nowy pomost dla jednostek rybackich oraz przeprowadza remont mostu zwodzonego przerzuconego ponad kanałem portowym. W Kołobrzegu naprawione zostały głowice falochronów wejściowych oraz wydobyto z dna statek „Thomas", blokujący dotąd wejście do portu. Prace te ze względu na dużą falę panującą zwykle u wejścia do portu kołobrzeskiego — były bardzo utrudnione. Basen rybacki w Kołobrzegu został oczyszczony z wraków a przegniłe fragmenty pomostów — wymieniono. Planowo przebiegają prace przy budowie chłodni i remoncie trzech silosów zbożowych. We wszystkich trzech portach PRCIP przeprowadziło w ciągu sezonu letniego najkonieczniejsze prace pogłębiarskie —

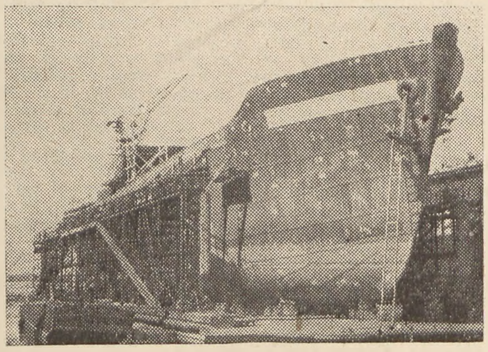


Największa i najnowocześniejsza pogłębiarka polska — „Inż. Wenda", po przybyciu ze Szczecina do gdańskiej bazy Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych

tak, że głębokość na redach i w kanałach portowych jest wystarczająca.

Również i porty rybackie naszego wybrzeża objęte zostały planem odbudowy i rozbudowy, który w tym wypadku musi iść w parze ze wspaniałym rozwojem naszego rybołówstwa morskiego. We Władysławowie odbudowuje się zniszczone falochrony i przeprowadza prace pogłębiarskie. Wydobyty został z dna wrak barki zatopionej w 1939 roku. Hel otrzymje nowe nabrzeże — dostosowane do potrzeb licznych, stacjonujących w porcie kutrów. W Łebie, poza pracami czerpalnymi, instaluje się światła na terenie portu oraz stację buczków mgłowych, która stanowić będzie znaczne udogodnienie nawigacyjne.

Wracając do portów dużych, trzeba wspomnieć o sukcesie jaki PRCIP osiągnęło w Gdyni. W czasie o parę miesięcy krótszym od preliminowanego—pracownicy tego przedsiębiorstwa poszerzyli, oczyścili z resztek falochronów i pogłębili wejście do portu gdyńskiego, likwidując tym samym stałe niebezpieczeństwo awarii, jakie dotąd w ciasnym i stosunkowo płytkim wejściu groziło statkom. Bogate w zdobyte przy



s/s „Oliwa" — drobnicowiec poniemiecki wykańczany przez Stocznię Gdańską — na pontonie

tej pracy doświadczenia PRCIP podjęło się nowego, jeszcze trudniejszego wyczynu: usunięcia z dawnego wejścia do portu w Gdyni — wraku niemieckiego pancernika „Gneisenau", który to wejście całkowicie zablokował. Potężny stalowy kadłub zostanie przez nurków PRCIP pocięty pod wodą i po kawałku usunięty. Prócz ogromnej ilości złomu stalowego spodziewane jest uzyskanie przy tej okazji większej porcji metali kolorowych. Projektuje się również wykorzystanie kilku maszyn i urządzeń okrętu, jeśli nie będą one zbytnio zniszczone.

STATKI I ŻEGLUGA

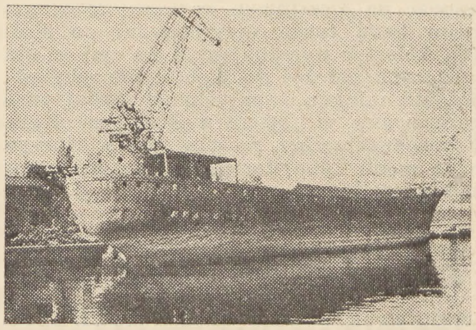
Dwudziestegoszóstego października s/s „Sołdek", pierwszy statek pełnomorski wykonany całkowicie na polskiej stoczni, wyruszył w swą pierwszą podróż zagraniczną, wioząc ze Szczecina do Gandawy ładunek 2 305 ton węgla. W czasie postoju „Sołdka" w Szczecinie odbyła się uroczystość podniesienia na nim bandery Polskiej Marynarki Handlowej. W uroczystości wziął udział Minister Żeglugi Adam Rapacki. Był również obecny przodownik Stoczni Gdańskiej traser Stanisław Sołdek.

Polska pełnomorska flota handlowa wykonała plan przewozów pasażerów i towarów za pierwsze trzy kwartały bieżącego roku — w 108 procentach. Szczególnie pomyślnie ułożyły się przewozy towarowe na liniach regularnych — osiągając 155 proc. zamierzonego planu.

STOCZNIE

Największa na Bałtyku i Morzu Północnym oraz jedna z najnowocześniejszych — pogłębiarka ssąca „Inż. Wenda" przybyła poraz pierwszy do Gdańska dla przeprowadzenia drobnych remontów oraz oczyszczenia i pomalowania kadłuba. „Inż. Wenda" od chwili swego przybycia do Polski w kwietniu br. pracował w porcie szczecińskim, na Zalewie Odrzańskim oraz w małych portach naszego zachodniego wybrzeża. Wyporność „Inż. Wendy" wynosi ok. 8 000 ton, długość 103 m, moc maszyn 2 000 KM. Pogłębiarka ta zdolna jest wyssać z dna w ciągu doby 10 000 m sześc. mułu, który może albo przerzucać rurami na odległe miejsca albo zabierać na siebie w porcjach po 2 000 ton, wywozić na głębsze miejsca i tam otwierając klapy w dnie — wyrzucać.

W ostatnich dniach października Stocznia Rybacka w Ustce spuściła na wodę nową jednostkę szkolną dla Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. Jednostką tą jest szkuner identyczny z „Zewem Morza" statkiem szkolnym Państwowej Szkoły Jungów w Gdyni. Wodowanie odbyło się przy pomocy 60-tonowego dźwigu pływającego. Nazwa nowej jednostki, która dla wykończenia przeholowana zostanie w tych dniach do Gdyni — nie jest jeszcze ustalona.



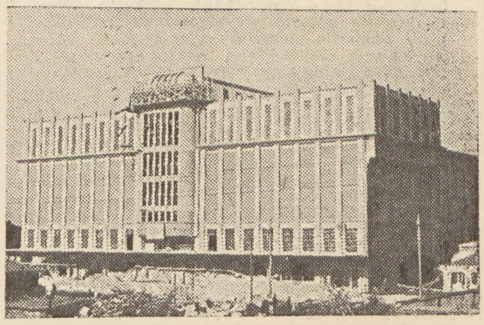
Wrak statku pasażerskiego „Warszawa II" przebudowywany przez Stocznię Gdańską na drobnicowiec. Pierwszy etap prac — demontaż wypalonych nadbudówek.

RYBACTWO

Zmarł ostatnio w Warszawie dr Franciszek Lubecki, Doradca Ministra Żeglugi dla Spraw Rybołówstwa Morskiego, jeden z najbardziej zasłużonych organizatorów rybołówstwa morskiego w Polsce.

W trzecim kwartale bieżącego roku pierwsze miejsce wśród współzawodniczących z sobą o proporczyk przodownika dwudziestukilku kutrów przedsiębiorstwa „Arka" — zajął kuter „Arka 15 — Gdy 65" kierowany przez szypra Antoniego Konkela. Kuter ten wykonał kwartalny plan połowów w 153 procentach.

Komisja Napędów przy Politechnice Gdańskiej zatwierdziła do produkcji projekt polskiego silnika kutrowego opracowany przez inż. Nagawieckiego i majstra Rękawka. W produkcji silników kutrowych — tak bardzo niezbędnych dla rozwoju naszego rybołówstwa — jesteśmy jak dotąd uzależnieni od zagranicy. Uruchomienie produkcji silników kutrowych w kraju należy do najważniejszych postulatów rybołówstwa w ramach planu 6-letniego. Silnik opracowany przez polskich fachowców jest to ropny Diesel o mocy 84—90 KM. Przypuszczalny koszt jego produkcji wyniesie ok. 2 i pół miliona złotych. Koszt silnika podobnej mocy sprowadzonego z zagranicy — wynosi ok. 5 milionów złotych, płatnych w dewizach.



Dobiegają końca prace przy budowie ogromnej nowoczesnej chłodni rybnej w gdyńskim porcie rybackim

Flotylla dalekomorska przedsiębiorstwa „Dalmor" wzbogaciła się o nową jednostkę. Jest nią duży trauler „Perseusz" zakupiony ostatnio w Wielkiej Brytanii. Nowoczesny ten statek liczy 620 BRT i 245 NRT. Ładownie jego pomieścić mogą 245 ton ryby a szybkość jaką osiąga wynosi 11,5 węzła.

MORSKA KRONIKA „SŁUŻBY POLSCE"

IDZIE ZIMA

Z dniem 15. XI. br. rozpoczyna się nowy okres pracy w Kołach Przysposobienia Marynarskiego, okres szkolenia teoretycznego. W tym czasie zostanie zorganizowanych około 200 Kół, w których pracę poprowadzą Wasi starsi doświadczeniem morskim koledzy.

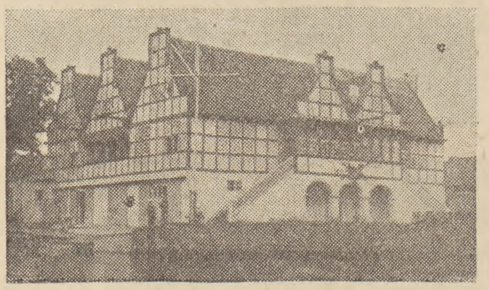
Przy miastach powiatowych powstaną Ośrodki Dochodzące obejmujące całokształt szkolenia opartego na podstawowym skrypcie wydawanym przez Oddział Wyszkolenia Marynarskiego K-dy Głównej P.O. „Służba Polsce", fachowych książkach, wykładach instruktorów, „Młodym Żeglarzu", tablicach i innych pomocach naukowych.

Kandydaci do Kół Przysposobienia Marynarskiego przejdą szczegółowe badania lekarskie które ustalą ich zdolność do służby w Marynarce. Nieodpowiadający warunkom zdrowotnym, a pragnący studiować na Uczelniach związanych z morzem będą także przyjmowani do Kół. Dla kolegów mieszkających na wsi, a nie mogących należeć do Koła z powodu oddalenia miejsca zamieszkania został zorganizowany w „Młodym Żeglarzu" Kurs Korespondencyjny, po ukończeniu którego będą mogli kandydować do obranej przez siebie szkoły.

OŁOWIANKA OŚRODKIEM ZIMOWYM

W bieżącym roku w Ołowiance (Gdańsk) zorganizowany zostanie Ośrodek skoszarowany, czynny przez całą zimę. W Ośrodku odbędą się dwa kursy: jeden dla Kadry Przysp. Mar. a drugi dla junaków pochodzących ze wsi a pragnących poświęcić się zawodom morskim.

Ośrodek będzie wyposażony w bogatą bibliotekę i pomoce naukowe, a pięknie



urządzona świetlica często będzie gościć licznych miłośników morza.

Ośrodek w Ołowiance będzie w okresie zimowym centrum życia marynarskiego P.O. „Służba Polsce".

ZAKOŃCZENIE KURSU W JASTARNI

W poprzedniej kronice pisaliśmy już o Kursie Instruktorskim, w którym brała udział oprócz przedstawicieli klubów żeglarskich Kadra Morska „SP". Na program Kursu składała się dwutygodniowa manewrówka po zatoce wraz z licznymi pływaniami nocnymi oraz dwutygodniowy rejs pełnomorski na s/y „Gen. Zaruski" i jachtach morskich Głównego Urzędu Kultury Fizycznej, z zachodzeniem do portów polskich: Władysławowa, Ustki, Darłowa i Świnoujścia.

Jachty zrobiły przeciętnie po 800 mil morskich. W czasie rejsu szkolono się w locji i nawigacji.

W wyniku egzaminów jeden uczestnik otrzymał stopień jachtowego kapitana przybrzeżnego, 16 uczestników sterników morskich, 32 — żeglarzy morskich. Trzech kapitanów przybrzeżnych — Szpakowski, Ślesiński i Stankiewicz oraz 3 sterników morskich — Wrzesiński, Ciećka i Kończewicz (jedyna kobieta w kadrze „SP") otrzymało dyplomy podinstruktorskie GUKF.

Z przyjemnością możemy podać że przybyli na zakończenie kursu przedstawiciele GUKF wyrazili uznanie dla postawy i zapału Kadry „SP".

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ użytej w treści numeru

BUNKIER — paliwo płynne względnie stałe.
BUNKROWAĆ — zaopatrywać się w paliwo.
KECZ — żaglowy statek dwumasztowy, przy którym największy żagiel - grot znajduje się na przednim maszcie. Tylny maszt niższy. Ster za tylnym masztem.
KUBRYK — pomieszczenie załogi stałej na mniejszym statku. Mieści się przeważnie na dziobie statku (np. na kutrze rybackim).
LICHTUGA — duża barka bez własnego napędu przystosowana do przewozu towarów z pomocą holownika na krótkich przestrzeniach morskich.
„ŁAJBA" — żartobliwe określenie statku.
PACHOŁEK — drewniany pionowy słup na dziobie statku, do którego mocuje się cumy dziobowe. Obecnie pachołkiem nazywamy każdy pionowo umocowany kołek, służący do cumowania statku, obojętnie czy zamocowany jest na statku czy na nabrzeżu. Słowo pachołek, zastępuje w terminologii obcy wyraz „poler".
POMPA ZENZOWA — pompa służąca do usuwania wody z zenz statku (patrz — zenza). Na starych statkach żaglowych używało się pomp ręcznych, na nowoczesnych — pompy mają napęd elektryczny, motorowy wzgl. parowy.
RUMB — róża kompasowa podzielona jest na 32 rumby. Jeden rumb równa się 11 i 1/4 stopnia.
SZTURWAŁ — urządzenie sterowe składające się z koła sterowego zmocowanego z poziomo osadzonym wałem, na który nawija się łańcuch poruszający ster.
TELEGRAF MASZYNOWY — urządzenie sygnalizacyjne, służące do przesyłania rozkazów z mostku nawigacyjnego do maszynowni.
TRYMOWAĆ — rozmieszczać równomiernie w ładowniach towar masowy tak, żeby statek był przepisowo zanurzony i nie miał przechyłu.
ZAMUSTROWAĆ — znaczy to samo co wpisać się na listę załogi jakiegoś statku.
ZENZA — najniższe miejsce w kadłubie statku, gdzie zbiera się woda przeciekająca przez poszycie lub pokład wzgl. rozlana wewnątrz statku.

BILANS ŻEGLARSKIEGO SEZONU

Spokój, cisza, jakaś martwota zapanowała w Basenie Jachtowym. Osamotnione boje wskazują tylko miejsca, gdzie do niedawna wesoło kołysały się smukłe, zgrabne kadłuby jachtów o strzelistych masztach. Dzisiaj... stoją nagie, nieruchome na keji, podparte sanicami — jakby drzemiące... Taki niestety jest los jachtingu w naszym klimacie — żeglarze żyją prawdziwym życiem ludzi morza tylko kilka miesięcy.

W krótkim okresie sezonu letniego żeglarze żyli jednak intensywnie — nie szczędząc czasu ni sił. Już w pierwszych dniach maja poszczególne kluby spuściły jachty, wyremontowane sposobem gospodarczym przez członków na wodę. Rozproszyły się one po całej zatoce. Nie było zakątka, gdzie nie zawinęły białe żagle: od Śpiewowa poprzez Górki, Gdańsk, Zatokę Pucką do Helu — w nocy i we dnie snuły się białe stożki po morzu szkoląc i ćwicząc..

Trzykrotnie urządzane w ubiegłym sezonie regaty międzyklubowe były sprawdzianem zdobytych wiadomości i doświadczeń i wykazały, że pływania ćwiczebne nie poszły na marne, że poziom wychowania morskiego i sportowego stale się podnosi. I Regaty Zatokowe skupiły na starcie 30 jachtów, I Regaty Pełnomorskie dla jachtów pełnomorskich na trasie Gdynia — Władysławowo — Gdynia, trwające 2 dni — 27 jednostek i ostatnie, urządzone na zakończenie sezonu Regaty Wielkozatokowe 45 jachtów. W szlachetnym współzawodnictwie walczyły kluby o palmę pierwszeństwa.

Celem pogłębienia praktycznych wiadomości i prawdziwego zżycia się z morzem — kluby żeglarskie zorganizowały szereg rejsów pełnomorskich na trasach bliższych i dalszych. Skrzydlate stateczki przebyły dziesiątki tysięcy mil, zjawiały się w portach całego Wybrzeża polskiego: „Orion", „Przygoda", „Tajfun", „Włóczęga", „Szkwał II", „Nimbus", „Pirat", „Swantewid" — znane są w portach polskich od Ustki przez Kołobrzeg, Świnoujście do Szczecina, ba — i nie tylko porty polskie: — piękne kształty „Oriona" podziwiali i fińscy żeglarze w Helsinkach, gościł na swym pokładzie żeglarzy szwedzkich w Ganthamn, Visby, Malmö, duńskich w Kopenhadze i Rehnee. Błękitny kadłub „Pirata" dotarł do Visby, Karlskrony — spójrzcie na mapę — cały Bałtyk od Zatoki Fińskiej po Sund oglądał polską banderę, powiewającą na polskich jachtach.

W dniach Święta Morza nie zabrakło i żeglarzy: przed molem sopockim przedefilowały dziesiątki jachtów wszystkich klubów, opływając obydwie jego strony. Sądzę, że dla tych wszystkich, którzy przybyli na Wybrzeże w tych dniach, by zapoznać się z morzem i jego życiem i pracą — piękna impreza żeglarska zostanie na długo w pamięci.

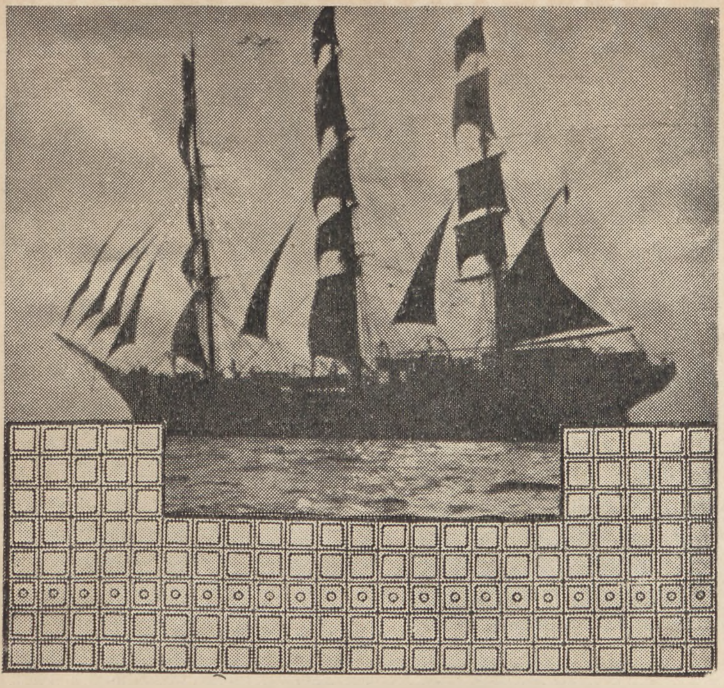
Obecnie jachty drzemią — lecz nie drzemią żeglarze. W klubach praca wre dalej. Już od listopada Zw. Y.K.P., Y.K „Gryf", Y.K. ZMP rozpoczynają zimowe kursy teoretyczne. W pawilonach klubowych przez długi okres zimowych miesięcy żeglarze będą znów szkolić i ćwiczyć... tym razem umysły w zawiłej wiedzy o morzu.

Beta.

Jachty podczas regat fot. K. Komorowski



Wydaje: Komenda Główna P.O. „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół Redakcyjny. Adres redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.
Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.
Konto PKO: Warszawa Nr I — 8668.



ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

LOGOGRYF

W pionowe rzędy figury wpisać 23 wyrazy o poniższych znaczeniach. Oznaczony rząd poziomy da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) Wąski pas lądu wysunięty w morze; 2) Winda kotwiczna na statku, o pionowej osi; 3) Rodzaj pomostu, po którym porusza się dźwig; 4) Oznakowana bojami droga dla statków przez mielizny lub pola minowe; 5) Poziome drzewce do rozpinania żagla, najniższe spośród pięciu zawieszonych na przednim maszcie fregaty; 6) Rodzaj wędek zastawianych w morzu na łososia; 7) Pionowe drzewce na statku służące do rozpinania żagli wzgl. do umocowywania bomów ładunkowych; 8) Nazwa tylnego masztu, o ile jest on mniejszy od masztu poprzedzającego; 9) Bardzo silny wicher; 10) Ogół okrętów wojennych lub statków handlowych; 11) Mała żaglówka mieczowa używana przeważnie na śródlądziu; 12) Chłopiec okrętowy szkolący się na marynarza; 13) Rodzaj szerokiej, płaskiej prymitywnej barki; 14) Aparat pozwalający widzieć na ekranie zarysy obiektów znajdujących się naokoło statku, określić ich kierunek i odległość, niezależnie od widzialności (np. w czasie mgły lub w nocy); 15) Statek pływający w żegludze nieregularnej, nie mający wyznaczonej trasy; 16) Bok statku; 17) Polskie kąpielisko nadbałtyckie; 18) Wąska długa zatoka o wysokich skalistych wybrzeżach; 19) Wyższy stopień oficerski w marynarce (wspak); 20) Inaczej „widnokrąg"; 21) Wielki ptak morski o potężnych skrzydłach, żywiący się rybami; 22) Płytkie miejsce na morzu, stanowiące niebezpieczeństwo dla statków; 23) Kula wzgl. walec spleciony z liny, służący do uchronienia burty statków przed bezpośrednim zetknięciem się z nabrzeżem lub burtą drugiego statku.

Rozwiązanie logogryfu nadsyłać należy do dnia 25. XI. 1949 r., pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przyznanych zostanie drogą losowania —

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NR 7/8

ARYTMOGRAF: **Czytajcie „Młody Żeglarz" miesięcznik Powszechnej Organizacji „Służba Polsce"** (klucz pomocniczy: stępka, bosman, reling. Żuławy, dorsz, jacht).

SKAKANKA: **Wesoła marynarska wiara** (co osiem).

CIĄGÓWKA: **Polski Szczecin — portem słowiańszczyzny** (polip, piasek, kil, leszcz, zecer, reling, Gopło, okręt, termos, słowik, kańczug, gąszcz, zygzak, krany).

Za dobre rozwiązanie zadań z n-ru 7/8 nagrody książkowe otrzymują:

1. Jozef Kolarz, Darków 312 Czechosłowacja.
2. Jerzy Hurnik, Wronki ul. Poznańska 50 pow. Szamotuły woj. Poznań.
3. Jerzy Krysiak, Ostrów Wlkp. ul. Starowiejska 48.
4. Włodzimierz Trafalski, Konin ul. Słupecka 2/II.
5. Leon Zieliński, Ustka k/Słupska Jedn Wojskowa 3932/D.

(dokończenie ze str. 18)

2 lata. Absolwenci PSM po odbyciu przepisowej praktyki otrzymują dyplomy poruczników żeglugi małej wzgl. mechaników IV klasy, po czym w miarę praktyki awansują wyżej. Ukończenie PSM jako liceum zawodowego II st. daje prawo wstępu na wyższe uczelnie. W jednym z następnych numerów podamy wykaz przedmiotów nauczanych w PSJ i PSM.

PCWM jest centralnym zarządem szkolnictwa morskiego Ministerstwa Żeglugi i nie ma nic wspólnego z OSMW. Statkami szkolnymi obsługującymi to szkolnictwo i podległymi PCWM są: „Dar Pomorza", „Beniowski", „Zew Morza".

Na szereg pytań odpowiedź mieści się w poprzednim numerze na str. 15 w notatce pt. „Co należy wiedzieć".

SPRAWY PRZYSPOSOBIENIA MARYNARSKIEGO P. O. „SŁUŻBA POLSCE"

Na pytania „Co robić", gdy w naszej miejscowości nie ma Koła Przysposobienia Marynarskiego P.O. „SP" — postaramy się ogłosić odpowiedź po porozumieniu się z Komendą Główną P.O. „SP".

SPRAWY PLBO

PLBO kształci techników stoczniowych a nie mechaników okrętowych. Przy PLBO jest płatny internat, ale niezamożni uczniowie zwolnieni są z opłat.

SPRAWY WSHM

Ukończenie WSHM daje wiedzę na szczeblu akademickim z zakresu handlu i transportu morskiego i otwiera drogę do pracy w administracji portowej i żeglugowej, w maklerce, spedycji itp. przedsiębiorstwach związanych z transportem. Egzaminy wstępne odbywają się na jesieni z języka polskiego, z 2 języków obcych, nauki o Polsce Współczesnej i znajomości zagadnień morskich.

✱

Reszta odpowiedzi na pytania uczestników kursu — w następnym numerze.

NA SREBRNYM EKRANIE

MY Z KRONSZTADTU

Flota radziecka posiada w swej historii obok wspaniałych czynów bojowych z ostatniej wojny, niezwykle piękną kartę z okresu Wielkiej Rewolucji Listopadowej, kiedy to marynarzy widziało się na wszystkich odcinkach walki i pracy rewolucyjnej.

Nic dziwnego, że te piękne karty stały się tematem filmów, oglądanych wszędzie z najwyższym zainteresowaniem, zarówno przez dorosłych jak i przez młodzież. Takim filmem, osnutym na tle rewolucyjnej walki marynarzy floty bałtyckiej, filmem do pewnego stopnia dokumentarnym — jest film „My z Kronsztadtu".

Akcja filmu rozgrywa się w 1919 roku, w okresie walki oddziałów rewolucyjnych z białogwardzistami Judenicza o utrzymanie kolebki rewolucji — Leningradu — w rękach bolszewików. Jej bohaterem jest komunista — komisarz jednego z okrętów floty bałtyckiej, a obok niego bezpartyjny, początkowo uprzedzony, lecz później duszą oddany Rewolucji, marynarz Bałaszow.

Oddziały rewolucyjne wspólnie z jednostkami floty bronią atakującym oddziałom białogwardyjskim dostępu do Leningradu. Gdy zachodzi obawa, że linia obrony może ulec przerwaniu, wódz Rewolucji Lenin, daje marynarzom rozkaz opuszczenia okrętów i stanięcia do walki na lądzie.

Dzielni marynarze, nie ufający początkowo bojowym wartościom swego „cywilnego" komisarza, przekonują się, że jest to nie tylko dobry żołnierz, ale przede wszystkim doskonały dowódca i opiekun. Toteż, idąc za jego przykładem, walczą bohatersko o utrzymanie odcinka.

Niestety, nie wystarcza samo bohaterstwo. Otoczeni i zdziesiątkowani przez przeważające siły białogwardyjskie muszą się poddać. Gdy dowódca „białych" wzywa komunistów do wystąpienia przed front kolumny jenieckiej, wszyscy wiedzą, że tych którzy wystąpią, czeka śmierć z rąk rozszalałych wrogów. Mimo to komisarz okrętu występuje śmiało jak przystało na komunistę. Tuż za nim występuje marynarz Artem Bałaszow, a dalej cały oddział robi krok w przód.

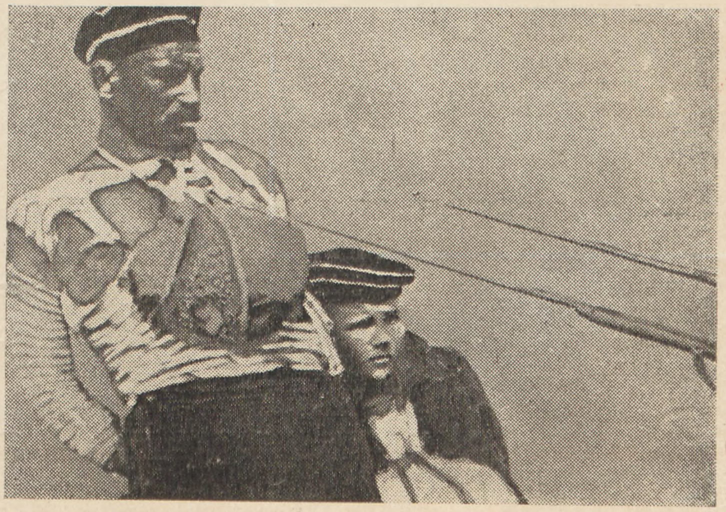
Tymczasem białogwardziści obmyślili jeńcom straszną śmierć. Postanowili wszystkich bez wyjątku, młodych i starych, strącić ze skały w morze, przywiązawszy im uprzednio ciężkie kamienie do piersi. Dzielni obrońcy giną jeden za drugim, zostaje też strącony i marynarz Bałaszow. Idzie pod wodę, lecz udaje mu się przeciąć więzy ukrytym nożem, toteż wypływa na powierzchnię.

Nie myśli jednak o sobie. Szuka przede wszystkim zwłok komisarza okrętu, grzebie je na brzegu, a na usypany z kamieni nagrobek kładzie w dowód hołdu swą marynarską czapkę. W ten sposób pragnie on wyrazić zmarłemu „cywilnemu" komisarzowi uznanie go godnym munduru marynarza-rewolucjonisty.

Lecz na pozostałych odcinkach bój trwa nadal, toteż marynarz Bałaszow w przebraniu kobiety udaje się łódką do Kronsztadtu by sprowadzić pomoc walczącym. Wyrusza ona natychmiast iląduje właśnie w miejscu strasznej egzekucji. Natychmiastowe i niespodziewane uderzenie łamie linię białych, spychając ich do morza i doszczętnie gromiąc.

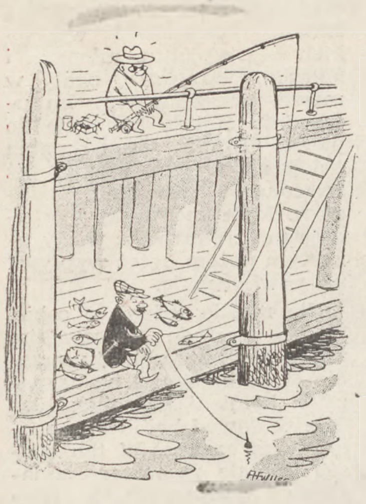
A nad miejscem zagłady wroga Artem Bałaszow woła: „Komu jeszcze zachciewa się Piotrogrodu?"

Artem Bałaszow, to nie tylko marynarz Floty Bałtyckiej, to reprezentant całej grupy ówczesnego społeczeństwa. Aczkolwiek bezpartyjny, jest duszą i ciałem oddany Rewolucji, rozumiejąc jej siłę i znaczenie. Nie waha się w obliczu śmierci stanąć po stronie komunistów, nie waha się ruszyć łodzią w niebezpieczną drogę aby sprowadzić pomoc. A gdy nad brzegiem pyta: „Komu jeszcze zachciewa się Piotrogrodu", mówi przezeń nowy człowiek, którego wykuła w swym ogniu Rewolucja, mówi jej żołnierz i obrońca, członek nowego społeczeństwa radzieckiego.



ARCHIWUM NEPTUNA





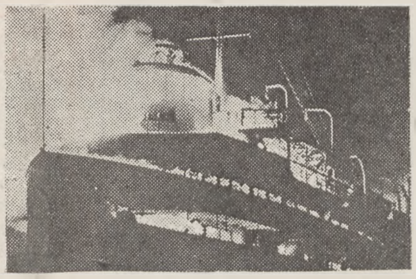
WIĘCEJ SZCZĘŚCIA NIŻ...

...wiedzy rybackiej miał niejaki mr. John Hedley, któremu podczas pierwszego w życiu połowu tuńczyków — udało się złowić na wędkę wspaniały egzemplarz tej ryby ważący 852 funty (387 kg). Ów olbrzymi tuńczyk, na którego widok „zbielało oko“ niejednemu wytrawnemu wędkarzowi — pobił o 1 funt niezachwiany od 16 lat rekord wielkości.



I znów żałosny rekord





W zeszłym miesiącu wydarzyła się największa katastrofa w historii kanadyjskiej marynarki handlowej. W dokach portu Toronto spłonął wielki statek wycieczkowy „Noronic“, odbywający z 542 pasażerami ostatnią w tym roku wycieczkę po Wielkich Jeziorach Kanadyjskich. Choć statek posiadał jakoby wszelkie najnowocześniejsze urządzenia przeciw pożarowe a pożar wybuchł podczas postoju w porcie — pastwą płomieni padło 215 pasażerów.

STATEK Z BRODĄ

czyli

jak plankton zwalcza żeglugę

Planktonem nazywamy drobne organizmy zwierzęce i roślinne żyjące w warstwie powierzchniowej morza. Niektóre z nich mają zwyczaj przyczepiania się do dna statków. Taki gąszcz wodorostów nazywa się „brodą“ bo też w rzeczy samej sprawia on wrażenie nieogolonej brody na statku zadokowanym. Muszle zaś przyklejają się do dna w fantastycznych zwałach.

Te „dodatki“ zniekształcają gładką powierzchnię podwodnej części kadłuba i powodują zwiększenie tarcia i powstawanie wirów. Wpływa to hamująco na szybkość i może ją zmniejszyć nawet o jedną trzecią.

Toteż dna statków czyści się przeważnie raz na rok w doku i maluje specjalną farbą zawierającą domieszkę trucizny, odstręczającą nieproszonych pasażerów od czepiania się statku. Ale nie zawsze ona pomaga.

CZY WIECIE DLACZEGO SZUMIĄ

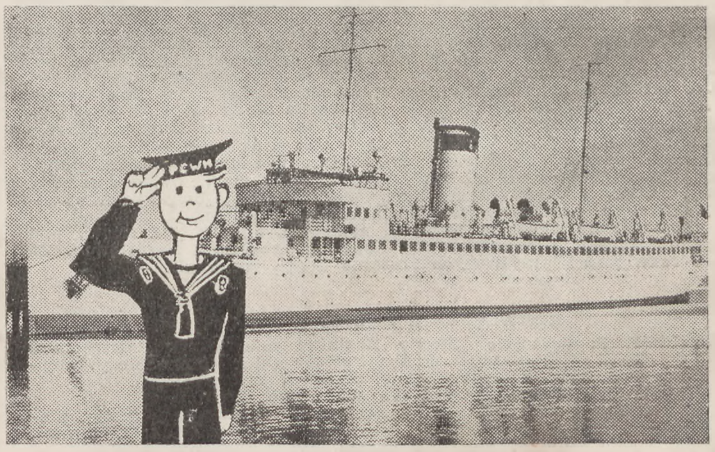
muszle morskie przyłożone silnie do ucha a milkną, skoro je odkładamy na uświęcone miejsce na etażerce?

Czyżby to duch ślimaka pokutował jeszcze w ozdobnej, różowej lub kremowej, kunsztownie zwiniętej skorupie?

Szum pochodzi nie od muszli a od słuchającego, a ściślej z jego czaszki i wywołany jest niedosłyszalnym szmerem krwi przepływającej przez naczynia krwionośne. Normalnie nigdy go nie słyszymy. Przewodzą go kości czaszki, a przyciśnięta do niej muszla spełnia rolę rezonatora i wzmocniony szmer w postaci słyszalnego dźwięku przekazuje do ucha. Czym muszlę silniej przyciskamy do czaszki — tym odbiór jest silniejszy. Można to przy okazji sprawdzić i posłuchać, jak „gra nam krew“.

*

WACEK SKIBA, którego dążeniem aby zostać marynarzem śledzili Czytelnicy w poprzednich n-rach „Młodego Żeglarza“ — zawiadamia przyjaciół i sympatyków, iż dostawszy się szczęśliwie do Państwowej Szkoły Jungów zakończył tym samym wstępny etap swojej marynarskiej kariery. Zaokrętowany na s/s „Beniowskim“ Wacek jest ogromnie zaabsorbowany zarówno wykładami jak i zajęciami praktycznymi, tak że musi chwilowo przerwać kontakt z Czytelnikami. Jesteśmy upoważnieni do przekazania jego pozdrowień i życzeń aby Czytelnikom „Młodego Żeglarza“ udało się dostać do PSJ tak samo łatwo jak jemu. W dowód sympatii dla swych wielbicieli, Wacek polecił nam zakomunikować Im w tajemnicy, iż — jak się dowiedział — najpewniejsza droga do PSJ wiedzie poprzez K u r s P r z y g o t o w a w c z y „M ł o d e g o Ż e g l a r z a“.





P. Cieklińskl, Łódź. W zamieszczonym w bieżącym numerze uzupełnieniu do działu „Polska Flota Handlowa“ (patrz str. 20) znajdziecie wszystkie żądane informacje. Flotę Rybacką również postaramy się uzupełnić. Pozdrowienia.

I. Jankowski, Koszalin. Planu i opisu budowy jachtu o długości 7—8 metrów redakcja nie posiada. Zamierzamy natomiast opublikować w niedługim czasie sposób skonstruowania niewielkiej 4 metrowej łodzi żaglowo-wiosłowej. Jeśli Wam to odpowiada — zaczekajcie, jeśli nie — spróbujcie zwrócić się o plany do konstruktora jachtów M. Plucińskiego, Gdynia, Sienkiewicza 25, względnie do Polskiego Związku Żeglarskiego Warszawa, ul. Mokotowska 51/53 m. 19.

L. Smoczkiewicz, Jarosław. Waszą reklamację w sprawie nagrody za I konkurs „Młodego Żeglarza“ przekazaliśmy Administracji. Instruktor w okularach, o którego Wam chodzi, jest to prawdopodobnie J. Sieradzki doradca techniczny Oddziału Wyszkolenia Marynarskiego Komendy Głównej P. O. „Służba Polsce“. Jego adres: Sopot, ul. Rokossowskiego 37. Spośród znanych redakcji lekarzy okrętowych żaden nie jest krótkowidzem, niemniej nie sądzimy by krótki wzrok był w tym zawodzie zasadniczą przeszkodą. Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

M. Rynkiewicz, Białogard. Dziękujemy za słowa uznania pod adresem naszego pisma. Torpeda napędzana bywa zazwyczaj mieszanką powietrzno - spirytusową lub powietrzno - naftową. Podczas ostatniej wojny pojawiły się również torpedy elektryczne (czerpiące energię z akumulatorów). Te ostatnie są o tyle groźniejsze od innych typów, że nie pozostawiają na powierzchni w czasie swego przebiegu żadnych śladów i przez to nie można ich uniknąć przez zręczne manewrowanie. Po wystrzeleniu torpedy z okrętu podwodnego — woda zalewa przejściowo wnętrze wyrzutni, lecz przed wprowadzeniem do wnętrza wyrzutni następnej torpedy — wodę się usuwa przy pomocy sprężonego powietrza. Bomba głębinowa prócz ładunku wybuchowego posiada zapalnik ciśnieniowy nastawiony na dowolną głębokość. Zapalnik taki powoduje eksplozję w momencie, gdy stale rosnące ciśnienie wody odpowiada żądanej głębokości. Bomby głębinowe albo się zrzuca wprost z pokładu nad miejscem, gdzie wg. obserwacji względnie nasłuchu — ukrywa się okręt podwodny, albo też — wyrzuca się je na niewielką, kilkudziesięciometrową odległość ze specjalnych wyrzutni znajdujących się na rufie okrętu zwalczającego jednostki podwodne. Bywają również wyrzutnie wyrzucające kilka bomb głębinowych na raz. Radzimy Wam przeczytać interesujący artykuł pod tytułem „Broń podwodna“, zamieszczony w 3 (marcowym) n-rze miesięcznika „Morze i Marynarz Polski“. Załoga „Batorego“ liczy 340 osób. Na statkach handlowych ilość załogi waha się od 20—30 (na średnich trampach) do 50—70 (na oceanicznych drobnicowcach). Załoga okrętu podwodnego, zależnie od jego wielkości, wynosi od 20 do 70 i więcej ludzi. Załoga krążownika od 400 (krążownik lekki) do 900 (krążownik ciężki). No, chyba już wszystko? Pozdrowienia

H. Woźniczak, Ostrów Wlkp. W sprawie nabycia planów kajaków, zwróćcie się do Spółdzielni Morskiej, Gdynia, ul Świętojańska 70. W sprzedaży księgarnianej znajduje się zapewne jeszcze broszurka Tadeusza Fąferki „Praktyczna budowa kajaka“ wydana w 1947 roku przez Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Aby zapisać się do Ligi Morskiej, należy nawiązać kontakt z najbliższym kołem tej organizacji. Liga Morska w Waszym mieście z całą pewnością istnieje.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł, półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca.
Druk. w Z.G. „P.W.“ w Gdyni. Nr 1391. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W.“ w Gdyni. W-18044